Aus Natur und Geisteswelt

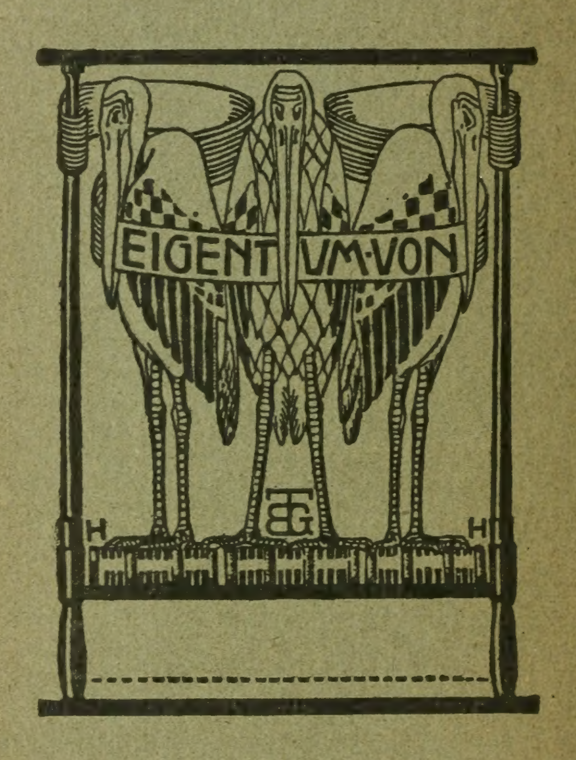
Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen

W. Langenbeck

Geschichte des deutschen Handels



Verlag von B. G. Teubner in Leipzig



Ein vollständiges Verzeichnis der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" befindet sich am Schluß dieses Bandes.

Die Sammlung

„Aus Natur und Geisteswelt"

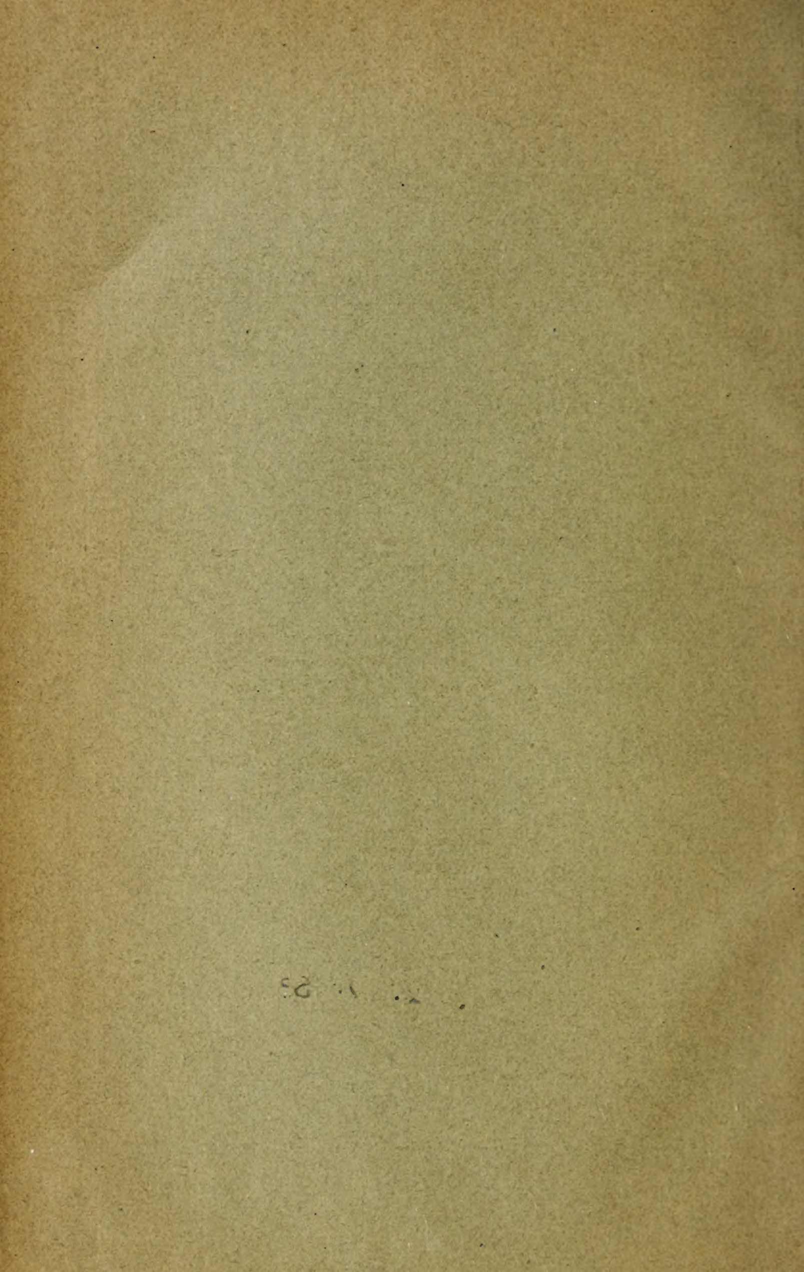
die nunmehr auf ein mehr denn zehnjähriges Bestehen zurückblicken darf und jetzt 240 Bände umfaßt, von den 60 bereits in zweiter bis vierter Auflage vorliegen, verdankt ihr Entstehen dem Wunsche, an der Erfüllung einer bedeutsamen sozialen Aufgabe mitzuwirken. Sie soll an ihrem Teil der unserer Kultur aus der Scheidung in Kasten drohender Gefahr begegnen helfen, soll dem Gelehrten es ermöglichen, sich an weitere Kreise zu wenden, dem materiell arbeitenden Menschen Gelegenheit bieten, mit den geistigen Errungenschaften in Fühlung zu bleiben. Der Gefahr, der Halbbildung zu dienen, begegnet sie, indem sie nicht in der Vorführung einer Fülle von Lehrstoff und Lehrsätzen oder etwa gar unerwiesenen Hypothesen ihre Aufgabe sucht, sondern darin, dem Leser Verständnis dafür zu vermitteln, wie die moderne Wissenschaft es erreicht hat, über wichtige Fragen von allgemeinstem Interesse Licht zu verbreiten. So lehrt sie nicht nur die zurzeit auf jene Fragen erzielten Antworten kennen, sondern zugleich durch Begreifen der zur Lösung verwandten Methoden ein selbständiges Urteil gewinnen über den Grad der Zuverlässigkeit jener Antworten.

Es ist gewiß durchaus unmöglich und unnötig, daß alle Welt sich mit geschichtlichen, naturwissenschaftlichen und philosophischen Studien befasse. Es kommt nur darauf an, daß jeder Mensch an einem Punkte sich über den engen Kreis, in den ihn heute meist der Beruf einschließt, erhebt, an einem Punkte die Freiheit und Selbständigkeit des geistigen Lebens gewinnt. In diesem Sinne bieten die einzelnen, in sich abgeschlossenen Schriften gerade dem „Laien" auf dem betreffenden Gebiete in voller Anschaulichkeit und lebendiger Frische eine gedrängte, aber anregende Übersicht.

Freilich kann diese gute und allein berechtigte Art der Popularisierung der Wissenschaft nur von den ersten Kräften geleistet werden; in den Dienst der mit der Sammlung verfolgten Aufgaben haben sich denn aber auch in dankenswertester Weise von Anfang an die besten Namen gestellt, und die Sammlung hat sich dieser Teilnahme dauernd zu erfreuen gehabt.

So wollen die schmucken, gehaltvollen Bände die Freude am Buche wecken, sie wollen daran gewöhnen, einen kleinen Betrag, den man für Erfüllung körperlicher Bedürfnisse nicht anzusehen pflegt, auch für die Befriedigung geistiger anzuwenden. Durch den billigen Preis ermöglichen sie es tatsächlich jedem, auch dem wenig Begüterten, sich eine kleine Bibliothek zu schaffen, die das für ihn Wertvollste „Aus Natur und Geisteswelt" vereinigt.

Leipzig, 1908. B. G. Teubner.



Aus Natur und Geisteswelt
Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen
237. Bändchen

Geschichte des deutschen Handels

Von

Wilhelm Langenbeck



Druck und Verlag von B. G. Teubner in Leipzig 1909

Heinrich Soetbeer

in alter Freundschaft zugeeignet

Vorwort.

Zwei Vortragszyklen, die ich im Auftrage der Schulverwaltung der Stadt Breslau in den Jahren 1905 und 1908 für Lehrer und Lehrerinnen der städtischen Volksschulen über Geschichte des deutschen Handels im Mittelalter und in der Neuzeit gehalten habe, bilden die Grundlage für die vorliegende Arbeit. Freilich mußte an verschiedenen Stellen gekürzt werden, wenn die Darstellung nicht allzusehr über den für diese Sammlung festgesetzten Umfang hinauswachsen sollte. Auch so noch bin ich der Verlagsbuchhandlung von B. G. Teubner zu besonderem Danke verpflichtet, daß sie mir im Hinblick auf den Umfang des Stoffes einen größeren Raum zur Verfügung gestellt hat. Trotzdem konnte ich für große Gebiete nur skizzierend verfahren; anderes, wie eine Darstellung der Formen des Handelsverkehrs (Geld, Kredit u. a.) mußte ich ganz ausscheiden. Namentlich darf auch das letzte Kapitel der gesamten Darstellung über die Entwicklung von Handel und Verkehr im neuen Deutschen Reiche nur als eine Skizze betrachtet werden. Ich glaubte so verfahren zu dürfen, weil für die uns näher liegende Zeit die Tagesliteratur in ganz anderer Weise als für die entlegeneren Abschnitte die nötigen Kenntnisse vermittelt. Auch durfte ich gerade hier darauf rechnen, daß den Freunden dieser Sammlung für diesen Abschnitt die ausgezeichneten Arbeiten als Ergänzung zur Hand sein werden, auf die ich am Schlusse des Literaturverzeichnisses besonders hingewiesen habe.

Sehr wohl bin ich mir bewußt, daß ich aus der umfangreichen Literatur, die wir heute schon für größere Gebiete und kleinere Abschnitte unserer deutschen Handelsgeschichte besitzen, nur einen Bruchteil habe benutzen können; immerhin hoffe ich das für diese an einen weiteren Leserkreis sich wendende Darstellung Wichtigste durchgearbeitet zu haben.

Wenn es dieser kleinen Schrift gelingen sollte, auch an ihrem Teile dazu mitzuwirken, in weiteren Kreisen das Interesse und das Verständnis für einen der bedeutsamsten Faktoren unseres Wirtschaftslebens, sein geschichtliches Werden und seine gegenwärtige Bedeutung zu beleben, so hätte sie damit den Zweck erfüllt, der mir bei ihrer Veröffentlichung vorgeschwebt hat.

Breslau, im April 1908.

W. Langenbeck.

Inhaltsverzeichnis.

Literatur.

E. Baasch, Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16. bis 18. Jahrh. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens. Bd. 21.) Hannover 1905.

— Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel von Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. (Zeitschr. des Vereins für hamburg. Geschichte. Bd. 9.) 1893.

— Hamburgs Handel und Schiffahrt. (Hamburg um die Jahrhundertwende 1800.) Hamburg 1900.

— Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrh. Hamburg 1901.

A. Beer, Österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II. (Archiv für österr. Geschichte. Bd. 86.) Wien 1899.

G. v. Below, Ursprung der deutschen Stadtverfassung. Düsseldorf 1892.

— Entstehung der deutschen Stadtgemeinde. Düsseldorf 1889.

— Zur Entstehung der deutschen Stadtverfassung. (Historische Zeitschrift. Bd. 58 u. 59.) 1887/88.

— Theorien der wirtschaftlichen Entwicklung der Völker mit bes. Rücksicht auf die Stadtwirtschaft des deutschen Mittelalters. (Historische Zeitschrift. Bd. 86.)

— Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. (Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 75.)

— Zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Südwestdeutschland und Italien. (Historische Zeitschrift. Bd. 89.)

Bettgenhäuser, Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter. (Leipziger Studien 2, 1.) Leipzig 1896.

K. Biedermann, Deutschlands trübste Zeit.

M. Biermer, Deutsche Handelspolitik des 19. Jahrhunderts. Greifswald 1899.

W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen. 3 Bde. Halle 1904.

H. Blum, Das Deutsche Reich zur Zeit Bismarcks. Leipzig-Wien 1893.

K. Bücher, Entstehung der deutschen Volkswirtschaft. 4. Aufl. Tübingen 1904.

P. Dehn, Von deutscher Kolonial- und Weltpolitik. Berlin 1907.

A. Dix, Deutschland auf den Hochstraßen des Weltverkehrs. Jena 1901.

K. Th. Eheberg, Historisch-kritische Einleitung zu F. List, das nationale System der politischen Ökonomie. Stuttgart 1883.

R. Ehrenberg, Der Handel. Jena 1897.

— Handelspolitik. Jena 1900.

— Das Zeitalter der Fugger. 2 Bde. Jena 1896.

— Hamburg u. England i. Zeitalter d. Königin Elisabeth. Jena 1891.

— Aus der Hamburgischen Handelsgeschichte. Zeitschr. des Vereins für Hamburger Geschichte. Bd. 10.)

J. Falke, Geschichte des deutschen Handels. 2 Bde. Leipzig 1859/60.

— Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1869.

H. Freymark, Zur preußischen Handels- und Zollpolitik von 1648—1818. Halle 1897.

E. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts. Leipzig 1889.

L. Goldschmidt, Handbuch d. Handelsrechts. 3. Aufl. Stuttgart 1891.
E. Gothein, Die oberrheinischen Lande vor und nach dem Dreißigjährigen Kriege. (Zeitschr. für Gesch. des Oberrheins. Bd. 40.) 1886.
— Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 101.) Leipzig 1903.
W. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888.
Gutsche und Schultze, Deutsche Geschichte von der Urzeit bis zu den Karolingern. 2 Bde. Stuttgart 1894/96.
D. Haek, Hamburg-Amerikalinie u. Norddeutscher Lloyd. Berlin o. D.
E. v. Halle, Weltwirtschaft 1906. 2 Bde. Leipzig 1906.
K. Häbler, Geschichte der Fuggerschen Handlung in Spanien. (Sozialgeschichtl. Forschungen. Ergänzungsheft 1.) Weimar 1897.
F. W. Heller, Handelswege Innerdeutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig. Dresden 1884.
E. Heyck, Der Große Kurfürst. Bielefeld u. Leipzig 1902.
W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. 2 Bde. Stuttgart 1879.
— Plan der Errichtung eines Fondaco dei Tedeschi in Mailand 1472. (Deutsche Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Bd. 1.)
R. Höniger, Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland. Berlin 1905.
F. C. Huber, Geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.
K. Th. v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. 4 Bde. Leipzig 1879 ff.
— Die volkswirtschaftlichen Folgen des Dreißigjährigen Krieges für Deutschland. (Raumers Historisches Taschenbuch 1864.)
A. Kluckhohn, Zur Geschichte der Handelsgesellschaften und Monopole im Zeitalter der Reformation. (Historische Aufsätze, dem Andenken an Georg Waitz gewidmet.) Hannover 1886.
R. Koser, König Friedrich der Große. 2 Bde. Stuttgart 1893/1903.
K. Lamprecht, Deutsche Geschichte. Bd. 1—7, 1. Berlin 1894 bis 1905.
— Ursprung des Bürgertums und des städtischen Lebens in Deutschland. (Historische Zeitschrift. Bd. 67.)
F. Ludwig, Untersuchungen über Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. und 13. Jahrhundert. Berlin 1897.
M. Mayer, Bayerns Handel im Mittelalter und in der Neuzeit. München 1893.
G. L. v. Maurer, Geschichte der Städteverfassung in Deutschland. 4 Bde. 1869/71.
E. Mühlbacher, Deutsche Geschichte unter den Karolingern. Stuttgart 1896.
Joh. Müller, Augsburgs Warenhandel mit Venedig und Augsburgs Handelspolitik im Zeitalter des Dreißigjährigen Krieges. (Archiv für Kulturgeschichte. Bd. 1.) 1903.
W. Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert. (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen. Bd. 8.) Leipzig 1889.

W. Naudé, Brandenburgisch-preußische Getreidehandelspolitik 1713—1806. (Schmollers Jahrbuch. Jahrg. 29.) 1905.
Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 10. Jahrg.
F. Ratzel, Das Meer als Quelle der Völkergröße. Leipzig 1900.
D. Schäfer, Die Deutsche Hanse. Bielefeld-Leipzig 1903.
— Deutschland und England im Welthandel des 16. Jahrhunderts. (Preußische Jahrbücher. Bd. 83.)
G. Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preußen überhaupt von 1680—1786. (Schmollers Jahrbuch. Jahrg. 8.) 1884.
A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig 1900.
H. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig. 2 Bde. Stuttgart 1887.
W. Sombart, Der moderne Kapitalismus. 2 Bde. Leipzig 1902.
Th. Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter. Halle 1894.
W. Stein, Beitr. zur Geschichte der deutschen Hanse. Gießen 1900.
W. Steinhausen, Der Kaufmann in der deutschen Vergangenheit. Leipzig 1899.
W. Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert. (Rostocker Festschrift zur Säkularfeier der Universität Halle.) 1894.
H. v. Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. 5 Bde. Leipzig 1879—1894.
W. Wiegand, Friedrich der Große. Bielefeld-Leipzig 1903.
J. Wolf, Das Deutsche Reich und der Weltmarkt. 1907.

Ferner wurden benutzt:

1. das Handwörterbuch der Staatswissenschaften, namentlich die Artikel: Handel, F. List, Freihandelschule, Physiokratische Schule, Quesnay, Adam Smith.
2. Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands. 4 Bde. Leipzig 1904.

Zur Ergänzung dieser Arbeit wären schließlich noch folg. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" heranzuziehen:

S. Günther, Das Zeitalter der Entdeckungen.
Chr. Gruber, Deutsches Wirtschaftsleben.
A. Heilborn, Die deutschen Kolonien.
W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900.
G. Maier, Soziale Bewegungen und Theorien.
L. Pohle, Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert.
M. G. Schmidt, Geschichte des Welthandels.
K. Thieß, Deutsche Schiffahrt u. Schiffahrtspolitik d. Gegenwart.
P. Arndt, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.[1])

Auf andere gelegentlich benutzte Schriften ist im Text oder in Anmerkungen hingewiesen.

1) Diese Arbeit von Arndt, die erst nach Abschluß meines Manuskriptes erschien, habe ich nicht mehr einsehen können; möglicherweise wäre dadurch sonst die Gestaltung des letzten Kapitels beeinflußt.

Erster Abschnitt.

Die älteste Zeit bis zur Auflösung des Frankenreiches.

Kapitel 1

Deutschlands geographische Lage und Beschaffenheit für Handel und Verkehr.

In seinen feinsinnigen Untersuchungen über den Zusammenhang von Geist und Sprache hat Lazarus darauf hingewiesen, daß die Sprache eines Volkes als das gemeinsame Eigentum aller „Ausdruck und Maßstab des Volksgeistes" sei. So mag es denn auch kein Zufall sein, daß unser deutsches Volk, tatkräftig und kriegerisch wie es uns geschichtlich zuerst entgegentritt, die beiden Begriffe des Handels und des Gewinns mehr im Geiste der Kraft und des Kriegs geprägt hat[1]); denn Gewinn bedeutet Kampf und Kampfpreis noch bis tief in das Mittelalter hinein; Handel aber ist von Hand abgeleitet und hat seine kriegerische Bedeutung ja bis auf unsere Tage in dem sonst nicht mehr üblichen Plural bewahrt, wenn wir davon sprechen, daß jemand Händel suche. Wenn dann daneben schon in verhältnismäßig früher Zeit — Handel von Anfang an, Gewinn erst später — ihre friedliche Bedeutung entwickelten, so mag es uns immerhin ein Zeichen sein, daß unsere Vorfahren die Tätigkeiten des Handelns und Gewinnens vorzüglich von der Seite des kräftigen Arbeitens auffaßten. Freilich drückt das das Wesen des Handels nur sehr unvollkommen aus, denn weit mehr noch als die Arbeit der Hand kommt die des Geistes beim Handel in Frage. Denn Handel ist die Erwerbstätigkeit, die darauf gerichtet ist, durch Vermittlung und Austausch der Güter Gewinn zu erzielen. Aus zahlreichen Quellen strömt der nationale Reichtum zusammen:

1) Vgl. dagegen die auf das lateinische merx = Ware zurückgehenden Bezeichnungen der romanischen und der englischen Sprache für Handel.

Ausnutzung des Bodens in Land- und Forstwirtschaft, seiner verborgenen Schätze im Bergbau, die Verarbeitung des aus diesen Betrieben gewonnenen Rohmaterials durch die Industrie sind von ihnen die hauptsächlichsten. Eine Zeit, die von dem Gedanken ausging, daß nationaler Wohlstand nur auf den Faktoren beruhe, die neue Werte schüfen, wollte dem Handel unter diesen überhaupt keinen Platz einräumen. Aber längst hat man erkannt, daß gerade ihm durch seine vermittelnde Rolle eine ganz hervorragende, vielleicht darf man sagen, die alles überragende Stelle in dieser Hinsicht gebührt. Halten wir das Bild von den Quellen, aus denen nationaler Reichtum strömt, fest, so mag uns der Handel als der gewaltige Strom erscheinen, der all jene Quellen in sich aufnimmt, sie aber wiederum durch Tausende seiner Kanäle frucht- und nahrungspendend verbreitet. Die geschichtliche Entwicklung des Handels eines Volkes wird daher immer auch ein Maßstab sein für dessen Betätigung in den mannigfachen Richtungen des Wirtschaftslebens, die in dem Handel ihren Brennpunkt finden.

Als niedrigste wirtschaftliche Stufe eines seßhaften Volkes pflegt man die der Hauswirtschaft anzusehen — einen Zustand, in dem jede einen Hausstand bildende Gemeinschaft alles, was sie an Gütern bedarf, aber auch nur dieses, selbst produziert. Es ist einleuchtend, daß auf dieser Stufe von einem Güteraustausch keine Rede sein kann; es ist indessen wahrscheinlich, daß dieser Zustand in der Reinheit, wie ihn die Wissenschaft theoretisch konstruiert, praktisch, wenn überhaupt, so doch schwerlich für längere Zeit vorhanden gewesen ist. Denn selbst in den einfachsten Verhältnissen pflegen Bedürfnisse, Besitz und Produktion sich nicht so einförmig zu gestalten, daß sich nicht hier ein Mangel, dort ein Überfluß herausstellen sollte, der zu dem Verlangen des Austausches notwendigerweise führen muß. Aus diesem Bedürfnisse entsteht die einfachste Form des Handels, der Tauschhandel, wo Gut gegen Gut, Ware gegen Ware eingewechselt wird, zunächst freilich noch ohne die Absicht des Gewinns. Meist pflegt dieses Moment, das für die Begriffsbestimmung des Handels ausschlaggebend ist, einem Volke niedriger Kultur durch auswärtige Händler zugetragen zu werden. Seiner Natur nach ist ein solcher Handel zunächst Wander- oder Hausierhandel, dem Umfange des Betriebes nach aber Kleinhandel, dessen Merkmale neben der verhältnismäßig geringen zum Kaufe angebotenen Quantität der Waren vor allem auch darin bestehen, daß der Absatz unmittelbar an den

Benutzer, den Konsumenten stattfindet. Solange einem Volke ein eigener Kaufmannsstand fehlt, ist es hinsichtlich der Waren, die es vom Ausland bezieht, auf den *Passivhandel* beschränkt; es sind Fremde, die seinen Bedarf befriedigen. Indem bei wachsender Kultur Kenntnisse und Fähigkeiten, aber mit ihnen zugleich, häufig ihnen vorauseilend, auch die Bedürfnisse eines Volkes sich steigern, tritt eine erhöhte Arbeitsteilung ein, die sich zunächst meist in der Trennung von Landwirtschaft und Handwerk vollzieht, weiterhin aber auch bei dem dadurch erhöhten Bedarf des Güteraustausches zur Bildung eines eigenen Kaufmannstandes führt, der nunmehr zunächst im *Binnenhandel*, d. h. im Handel des eigenen Landes den Güteraustausch geschäftsmäßig betreibt und regelt. Wenn dieser Betrieb sich allmählich an gewissen größeren Mittelpunkten, den *Märkten*, konzentriert, so ist dadurch nun auch die Möglichkeit gegeben, daß neben dem Wanderhandel, der sich nie ganz verliert, auch der *seßhafte* Handel entsteht, indem Kaufleute sich dauernd an einem Orte niederlassen. Anderseits wird bei wachsender Unternehmungslust der Kaufmann auch selbst in fremde Länder gehen, um von dort seinem Volke die begehrten Waren zuzuführen; so vollzieht sich der Übergang zum *Aktivhandel*. Und meist beschränkt der Kaufmann sich dabei von Anfang an nicht auf den *Import*, die Einfuhr fremder Waren, sondern er nimmt auch seinerseits die Erzeugnisse der eigenen Länder mit hinaus und leitet dadurch den *Export* ein; durch beides aber führt er sein Volk dem Kreise des *Welthandels* zu. Gibt der Kaufmann die aus dem Ausland herbeigeschafften Waren wiederum an ein anderes fremdes Land ab, so dient er dadurch dem *Transit-* oder *Durchgangshandel*. Bei wachsendem Handel und Verkehr, namentlich auf weitere Entfernungen hin, macht sich zunächst im Binnenhandel immer mehr das Bedürfnis nach einem einheitlichen Wertmesser geltend, ein Bedürfnis, das freilich ebenso sehr auch auf der Entwicklung der politischen wie der wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes beruht. Einen solchen allgemein gültigen Wertmesser bezeichnen wir als *Geld*; und es ist zunächst gleichgültig, worin es besteht, ob in Steinen, Metallen, Muscheln — wie letzteres ja bis zum heutigen Tage bei Stämmen Afrikas und der Südsee der Fall ist. Sehr ins Gewicht fällt dabei indessen bei wachsendem Umfang und wachsender Entfernung die leichte Transportfähigkeit größerer Mengen dieses Geldes. Die Kulturvölker haben daher sämtlich die drei Metalle Gold, Silber, Kupfer, überall

in derselben Reihenfolge der Wertschätzung zum Range des Geldes erhoben. Immerhin haftete diesem Wertmesser sein Ursprung als eines Tauschmittels noch solange an, als er in jedem einzelnen Falle abgewogen werden mußte, um als Zahlmittel zu dienen. Als dann aber die Obrigkeit durch ihren Stempel Gewicht und Feingehalt des Metallgeldes garantierte und dadurch die Münze schuf, befreite sie das Geld von dieser letzten Fessel des Tauschhandels. Erst bei wachsender Geldmenge und Ansammlung größerer Summen davon als Kapital tritt das Geld aus seiner Rolle als reines Zahlungsmittel wieder über in die eines Handelsartikels im Geldhandel, der als dritte Form des Handels, wenn wir ihn seinen Objekten nach gliedern, zum Waren- und Immobilienhandel, d. h. dem Handel mit unbeweglichem Gut, hinzutritt.

Die Ansammlung von Geldkapital begünstigt dann auch das Entstehen und die Ausbreitung eines Großhandels, dessen Wesen im Gegensatz zum Kleinhandel einmal in der größeren Menge des einzelnen Warengebiets, dann aber auch darin besteht, daß der Großhandel nicht mehr unmittelbar mit dem Konsumenten in Verbindung tritt, sondern mit kleinen Kaufleuten, die den Zwischenhandel darstellen zwischen jenem und diesen. Kennt der Handel ursprünglich nur den Naturaltausch oder Kauf, d. h. den Tausch oder Verkauf gegen bare Ware oder bares Geld, so entwickelte sich doch bei größerer Rechtssicherheit auch schon bald das auf Vertrauen begründete Kreditgeschäft. Es ist die letzte Stufe in der Entwicklung des Handels, wenn wie Geldgeschäfte so auch Kreditgeschäfte gewerbsmäßig betrieben werden als Bankhandel. Es ist selbstverständlich, daß diese Skizze, von der Entwicklung des Handels, die wesentlich nur dazu dienen sollte, uns dessen verschiedene Formen kurz zu vergegenwärtigen, schematisch ist, daß sie im einzelnen weder für jedes Volk noch für jede Zeit sich genau so vollzieht.

Für die Entwicklung des Handels eines Volkes kommen die verschiedenartigsten Faktoren in Frage. Zunächst ist den individuellen Momenten natürlich eine sehr große Bedeutung zuzuerkennen: geistige wie körperliche Veranlagung und Regsamkeit, der Kulturzustand mit seinem größeren oder geringeren Umfang an Bedürfnissen, häufig die gegenseitige Einwirkung aller dieser Momente sind treibende und entwickelnde Kräfte. Nicht minder kommt das politische Leben, die staatliche Entwicklung eines Volkes für die Entfaltung aller seiner wirtschaftlichen Kräfte, vor allem aber der de-

Handels und Verkehrs in Frage. Aber mächtig auch erscheint der Einfluß der den Menschen umgebenden Natur: geographische Lage, Bodengestalt und Bodenbeschaffenheit der Oberfläche wie der tieferen mineralführenden Schichten, Flußsystem und Klima, Pflanzenwuchs und Tierleben in ihren mannigfaltigen Beziehungen und Wechselwirkungen bilden ebensoviele Faktoren, von denen die wirtschaftliche und Kulturentwicklung eines Volkes und damit auch sein Handel abhängig ist.

Inwieweit jene beiden ersten Faktoren, der geistige und politische, sich in der Geschichte des Handels des deutschen Volkes widerspiegeln, wird der Gang der Darstellung darzulegen haben; hier sei nur kurz noch auf jene dritte Gruppe, die man als die physische bezeichnen kann, hingewiesen.

Deutschland — hier wie in der folgenden Darstellung immer in dem weiteren Sinne des Einschlusses der deu schen Gebiete der Schweiz, der Niederlande und Österreichs — wird wohl das Herz Europas genannt. Und in der Tat hat dieser Vergleich, wenn man die geographische Lage unseres Vaterlandes betrachtet, seine volle Berechtigung. Wie das Herz den Blutumlauf des Körpers reguliert, so ist Deutschland, zwischen den Inseln und Halbinseln Nordeuropas und denen des Mittelmeeres, zwischen den westlichen Landgebieten des Kontinentes und dem großen osteuropäischen Flachland gelegen, geschaffen und berufen, den Verkehr zwischen diesen Gebieten zu vermitteln und zu regulieren. Freilich konnte es diese Rolle nur infolge der Offenheit seiner Grenzen übernehmen: im Osten geht das osteuropäische Flachland unmerklich in das norddeutsche über; im Westen bilden nur die Vogesen im Süden, die großen Moorgebiete westlich der Ems ernstliche Verkehrshindernisse. Im Süden trennt zwar der Gebirgswall der Alpen Deutschland von Italien; aber der Bau dieses Gebirges: tief eindringende Flußtäler, zahlreiche Einsattelungen von verhältnismäßig geringer Seehöhe, haben es seit frühen Zeiten dem Handel und Verkehr zugänglich gemacht. Nach Norden hin endlich genießt unser Vaterland die Gunst einer nach zwei Meeren sich öffnenden Küste, deren Gesamtlänge fast ein Drittel der Grenzlänge des heutigen Deutschen Reiches ausmacht. Auch die Oberflächengestalt des Inneren ist durchaus geeignet, Handel und Verkehr zu begünstigen. Erweist sich zunächst das mächtige von Westen nach Osten allmählich sich verbreiternde norddeutsche Flachland als ein für den Verkehr besonders geeignetes Gebiet, so ist doch auch der Bau der deutschen Mittelgebirgslandschaft, die

vornehmlich den Westen und Süden unseres Vaterlandes erfüllt, so mannigfaltig gegliedert, zeigt so selten schroffe Übergänge und Höhenunterschiede, weist so zahlreiche Lücken und allmähliche Abstufungen auf, daß er auf weitere Strecken fast nirgends dem Verkehr Hemmnisse bietet, oft aber in seinen Abdachungsverhältnissen ihm vortreffliche natürliche Wege vorzeichnet. Das gilt in noch höherem Maße von dem Zuge unserer großen Ströme, die fast sämtlich im überwiegenden Teile ihres Laufes Tieflandströme mit genügender Wasserfülle, weit hinauf dem Verkehr dienstbar zu machen sind und mit Ausnahme der Donau in ihrem wesentlich nach Norden gerichteten Laufe auch das Binnenland mit der Küste der beiden deutschen Meere in Verbindung setzen. Wie sie selbst als Wasserstraßen, so bilden ihre Talrinnen meist auch wichtige Landverkehrswege. In der einen oder der andern Weise dienen dann auch zahlreiche Nebenflüsse dieser Ströme dem Verkehr mehr in westöstlicher Richtung. Weniger günstig hat die Natur Deutschland hinsichtlich seiner Bodenbeschaffenheit bedacht. Wohl haben auch wir reiches und fruchtbares Land in den Talniederungen mancher Ströme und in den Übergangsgebieten zwischen Mittelgebirge und Flachland; aber im Verhältnis zur Gesamtfläche bilden sie doch einen kleinen Prozentsatz. Schwere Arbeit und unermüdlicher Fleiß gehören in den meisten Gebieten dazu, um dem oft recht widerspenstigen Boden Frucht zu entlocken; wenn noch heute 25% deutschen Bodens von Wald bedeckt sind, so hat das nicht zum letzten seine Ursache mit darin, daß auf weite Strecken die Forstwirtschaft infolge der für den Ackerbau zu spröden Beschaffenheit des Bodens als das einzig lohnende erscheint. Wenn sich so der Boden unseres Vaterlandes in seiner Oberfläche etwas karg und sparsam zeigt, so hat er dafür in den Schätzen seines Innern unserm Volke einen reichen Ersatz geboten. Längs der Übergangslinie vom Mittelgebirge zum Tiefland zieht sich vom rheinischen Schiefergebirge bis zu den Vorbergen der Sudeten und dem Tarnowitzer Plateau ein Gebiet, das in mannigfachem Wechsel eine reiche Fülle nutzbarer Mineralien in seiner Tiefe birgt: Silber und Kupfer, Eisen, Blei und Zink, dann vor allem die Kohle, dazu in den Alpen wie im norddeutschen Flachlande unerschöpflicher Reichtum an Salz: es gibt nicht viel Länder der Erde, die Deutschland an Mannigfaltigkeit und Reichtum seiner Mineralschätze übertreffen oder auch nur mit ihm sich messen können. Fügen wir noch hinzu, daß Deutschland *in klimatischer Beziehung* zwar in den Gegen-

sätzen der südwestlichen rheinischen Tiefebene und des nordöstlichen preußischen Seengebietes nicht unerhebliche Unterschiede aufweist, so daß beispielsweise hier die Rotbuche ihre Nordgrenze erreicht, während dort ein edler Wein gedeiht, im allgemeinen jedoch Deutschland sich eines ziemlich gleichmäßigen milden Klimas mit durchweg genügender Regenmenge erfreut, so mag diese kurze Skizzierung genügen, um zu zeigen, daß die physische Beschaffenheit unseres Vaterlandes eine Entfaltung der verschiedensten Gebiete des Wirtschaftslebens in Ackerbau und Viehzucht, in Forstwirtschaft und Bergbau, wenn auch zum Teil unter harter und schwerer Arbeit, möglich und lohnend macht. Damit sind aber auch die Möglichkeiten der Entwicklung des Gewerbes in Handwerk, Industrie und Handel gegeben, und es fragt sich nur, ob die geistige und politische Entwicklung unseres Volkes sich so vollzog, daß es diese Möglichkeiten auch auszunutzen verstand und vermochte. Denn es ist selbstverständlich, daß die natürlichen Verhältnisse Deutschlands, wie ich sie zu skizzieren versuchte, auch erst allmählich in ihr Recht getreten, manche von ihnen sogar sich erst entwickelt haben, denn Mensch und Natur stehen in steter Wechselbeziehung; mit seiner Arbeit drückt der Mensch auch der ihn umgebenden Natur seinen Stempel auf; Veränderungen sind die Folge, die nicht nur am Boden haften, sondern bis in die Regionen der Atmosphäre in der Beeinflussung des Klimas sich geltend machen können. So erscheint auch dem Verkehr bei unentwickelten Verhältnissen manches als Hindernis, was ihm später dienen muß. Um nur ein Beispiel herauszugreifen: der Strom, der in der Urzeit träge zwischen versumpften Ufern dahinfließt, modernde Baumstämme auf seinem Rücken dahinträgt, erscheint mehr als Hemmnis für den Verkehr als ihn fördernd — und was wird aus ihm, wenn an seinen Ufern die Arbeit des Menschen regulierend eingegriffen hat! Und ebenso konnte die rauhe, stürmische Nordsee erst später bei einer höher entwickelten Schiffahrt als wirkliches Verkehrsmittel dienen. In den anderthalb Jahrtausenden deutschen Lebens, die wir in Hinblick auf die Entwicklung seines Handels überfliegen wollen, werden uns daher naturgemäß auch die großen Wandlungen entgegentreten, die sich in der Natur unseres Vaterlandes infolge der Tätigkeit seiner Bewohner vollzogen haben. Das ist ja die Gunst des Geschickes, daß es uns in der Jugendzeit unseres politischen Seins mit einem hochkultivierten Volke zusammentreffen ließ, dessen Beobachtungen und Niederschriften wir so einen Einblick in ver-

hältnismäßig unentwickelte Zustände verdanken. Aber selbst darüber hinaus vermögen die Funde der Prähistorie für uns noch eine deutliche Sprache zu reden; gerade für unser Gebiet bilden sie eine wichtige Ergänzung für die oft fragmentarischen und lückenhaften Berichte der Römer und einzelner Griechen. Versuchen wir danach, indem wir die ganze Zeit bis zum Untergang des weströmischen Reiches, also bis in die Mitte des fünften nachchristlichen Jahrhunderts, als eine einheitliche Periode zusammenfassen, uns ein Bild zu machen von der Betätigung unserer Vorfahren auf dem Gebiete des Handels in dieser Zeit.

Kapitel 2

Die vorhistorische Zeit. Handelsbeziehungen Germaniens zum Römerreich.

Wenn wir jene Zeit, wo uns durch die Berichte der Römer zuerst ein helleres Licht auf die Germanen fällt, als die Kindheit unseres Volkes bezeichnen, so berechtigt uns dazu die Einfachheit der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Keineswegs aber soll dadurch ein Urteil darüber abgegeben werden, wie lange unsere Vorfahren damals schon das weite Gebiet zwischen Weichsel und Rhein, Donau und dem Meere bewohnten — anders als im Leben des einzelnen Menschen zeigt die Kindheit eines Volkes nur sehr allmählich die Keime der Entwicklung; eine Reihe von Jahrhunderten, deren Zahl wir nicht zu bestimmen vermögen, haben Germanen jedenfalls schon in diesem Gebiete gesessen, ehe sie mit den Römern zuerst in kriegerischem Anprall zusammentrafen.

Händler aus Griechenland und Etrurien wie aus Marseille hatten schon Jahrhunderte früher das Innere Germaniens aufgesucht; die erste dürftige Nachricht, uns allerdings nur als Bruchstück und aus zweiter Hand überliefert, die uns von deutschem Lande zu berichten weiß, stammt von dem massiliotischen Kaufmann Pytheas, der wohl bis an die Elbmündung der Nordseeküste vordrang, um von dort den so hochgeschätzten Bernstein zu holen. Gerade das Trachten nach diesem begehrten köstlichen Harz scheint den ersten Antrieb für die Völker Südeuropas gegeben zu haben, die unwirtlichen, rauhen, von gewaltigen Wäldern, ausgedehnten Sümpfen erfüllten Gegenden Germaniens zu durchqueren. Wenn es sich wirklich nachweisen ließe, daß die Bernsteinfunde in den

Königsbauten von Mykene von der Ostsee stammen, so würden damit die Handelsbeziehungen Griechenlands zur Küste des Baltischen Meeres um mehr als ein Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung zurückrücken. Wird sich das auch schwerlich sicher feststellen lassen, so deuten doch eine Reihe von Funden darauf hin, daß gerade durch das östliche Deutschland schon in früher Zeit sich fremde Händler den Weg nach Norden bahnten. Griechischen Ursprung verrät der Goldfund von Vettersfelde bei Guben; bei Gnesen fand man 1860 in einer Tiefe von mehreren Metern eine bronzene Isisstatue. Genauere historische Anhaltspunkte bieten dann griechische Münzen, die bei Bromberg und bis an die Ostseeküste an verschiedenen Orten sich gefunden haben; ihr Alter weist zum Teil bis ins vierte und sechste vorchristliche Jahrhundert zurück. Wenn wir dann ferner finden, daß die Bronzewaffen, wie sie aus prähistorischen Funden uns entgegentreten, in Deutschland wie in Irland und den skandinavischen Ländern auffallende Übereinstimmung zeigen, so darf man auch darin Handelsartikel sehen, die von fremden — vielleicht phönizischen und etruskischen Händlern diesen Nationen zugeführt wurden. Und endlich ist auch die Verbreitung des Eisens, die wir wenigstens für Westdeutschland schon etwa um die Wende des dritten und zweiten Jahrhunderts vor Christi annehmen dürfen, auf fremde, namentlich etrurische Einflüsse und Handelsbeziehungen zurückzuführen. Über diese allgemeinen Tatsachen hinaus das Dunkel weiter zu lichten, sind wir nicht imstande. Wir wissen weder, was diese Händler für ihre Waren eintauschten — wenn wir etwa vom Bernstein absehen — noch auch, ob an diesem Handel schon einheimische Händler beteiligt waren, die das, was sie von den Fremden empfingen, weitergaben. Und ebenso schweben wir im Dunkel über die genauere Richtung und die Beschaffenheit der Wege, wenn wir auch im allgemeinen zu erkennen vermögen, daß sie von Gallien, Italien, Griechenland aus der Nord- und Ostsee zustrebten und dabei gewiß, wo irgend möglich, dem Zuge der großen Ströme folgten.

Einer Periode stoßweisen Zusammentreffens zwischen Römern und Germanen folgt mit dem Übergange des römischen Staatswesens zur Kaiserherrschaft eine bis zur Auflösung des weströmischen Reiches nicht wieder unterbrochene Zeit dauernder Beziehungen zwischen beiden Völkern. Noch zur Zeit des Augustus wird das keltische Alpengebiet und Alpenvorland unterworfen und die Donaulinie gewonnen; in kühnen Zügen dringen Drusus und Tiberius,

später Germanikus bis in das Herz Germaniens, bis in die Main- und Elbgegenden vor. Freilich zieht sich dann die Römerherrschaft in der Folgezeit im wesentlichen auf die Rhein- und Donaulinie zurück und schließt nur durch einen befestigten Grenzwall von der Mündung der Altmühl bis etwa zur Ruhrmündung einen Teil des südwestlichen Deutschlands, das sogenannte Zehntland, in seine Herrschaft ein. Aber gerade, indem erst durch dieses Zurückweichen für mehrere Jahrhunderte der Zustand eines leidlichen Friedens zwischen Römern und Germanen hergestellt wurde, wuchs nun die Möglichkeit eines friedlichen Einwirkens jener auf diese in Handel und Verkehr.

Da war es nun zunächst von höchster Bedeutung, daß die Römer, um die eroberten Gebiete militärisch zu sichern, ein weitverzweigtes Straßen- und Wegenetz anlegten. Waren über die Alpen auch schon früher manche Wege und Stege bekannt und benutzt, so haben doch erst die Römer hier wirkliche Straßen angelegt durch Hineinarbeiten in den Fels sowie durch Schaffung festen Untergrundes durch Pflasterung, wo es notwendig war. Waren diese Alpenstraßen auch nur selten mehr als zwei Meter breit — eine Breite, die wir nur als Fußpfad bezeichnen würden —, so konnte man doch über manche von ihnen mit zweirädrigen Karren hinüberkommen. Die Verteilung der Straßen über das Alpengebiet war sehr ungleichmäßig, noch ungleichmäßiger auch ihre Benutzung. Wohl führte auch damals schon eine Straße von Aquileja — also dem Nordwinkel des Adriatischen Meeres — nach der Gegend des heutigen Wien an der Donau; aber im allgemeinen waren die Wege über den östlichen Teil der Alpen seltener und diese auch weniger begangen. Es entspricht das ja auch dem Bau des Gebirges, das man hier im Osten jenseits des Brenners nicht mehr in einem einzigen Auf- und Abstieg überschreiten kann; häufigere Talübergänge aber vermieden die Römerstraßen nach Möglichkeit. Zahlreicher sind die Straßen über die Westalpen; im Osten beginnen sie mit dem noch den Ostalpen angehörenden Brennerpaß, der Inn- und Etschtal miteinander verbindet; Bernhardin, Julier und Septimer, dessen besonders bequemer und solider Bau gerühmt wird, mußten den Zugang vom Süden zum Quellgebiet des Rheins und zum Bodensee vermitteln, vor allem aber auch der Splügen, der neben dem Brenner wohl die von den Römern am meisten benutzte Militär- und Poststraße war. Im Alpenvorland und zu beiden Seiten des Rheins dehnte sich dann ein weitverzweigtes Straßennetz aus; geradlinig, mit scharfen Winkeln, immer bestrebt,

die Verbindung zwischen zwei Punkten auf dem kürzesten Wege zu erreichen, zogen sie sich aus Gründen militärischer Sicherheit meist auf den Höhen dahin, stiegen selten, auf längere Strecken nur in friedlichen, gesicherten Gebieten, in die Talniederungen hinab. Bündelweise schossen sie vielfach auf bestimmte Punkte der Rhein- und Donaulinie zusammen, um jenseits dieser Ströme strahlenförmig wieder nach verschiedenen Richtungen auseinanderzulaufen; Passau und Regensburg an der Donau, Mainz, Koblenz, Köln am Rhein bezeichnen somit wichtige Punkte im Straßennetz der Römer. Höchst kunstvoll waren ihre Hauptstraßen ausgeführt. Zu einer durchschnittlichen Breite von 3 bis $5^1/_2$ m waren sie in vortrefflicher Weise mit einem wohlgefügten Unterbau aus Steinen versehen, über dem dann ein festes Gemisch aus Kieseln, Sand, Ton lagerte. Jener Unterbau, stellenweise sogar betoniert, hat sich als so widerstandsfähig erwiesen, daß diese Straßen vielfach über ein Jahrtausend bis tief ins Mittelalter hinein dem Verkehr haben dienen können, Reste von ihnen bis auf unsere Tage sich erhalten haben. Am Niederrhein, in den sumpfigen Gegenden Frieslands und Westfalens mußten dann nicht minder kunstvoll angelegte D a m m - und B o h l e n w e g e den Verkehr vermitteln. So verdanken zunächst diese Grenzgebiete Germaniens zuerst den Römern die Wohltat bequemer, sicherer Straßen, wenn man auch annehmen darf, daß die Römer, was den Verlauf dieser Straßen anbetrifft, zum mindesten an der Donau und Rhein, manche Anlagen älterer Zeit mit benutzen konnten.

Waren all diese Straßen in erster Linie aus militärischen Rücksichten angelegt, so ist doch klar, daß sie auch dem friedlichen Verkehr, dem Handel in ganz hervorragender Weise zustatten kommen mußten. Freilich haben sich die germanischen Grenzvölker anfangs ziemlich spröde gegen die friedlichen Annäherungsversuche der Römer verhalten, zuweilen suchte man sich sogar gegen die Einwirkungen durch Einfuhrverbote, die namentlich den Wein betrafen, zu schützen. Auf der anderen Seite legten auch römische Ausfuhrverbote, besonders für Eisen und Waffen, dem Handel zeitweise Fesseln an; auf die Dauer aber hat sich doch auf der ganzen Linie, wo beide Völker sich berührten, und von dort noch tief ins Innere, ein recht lebhafter Handel entwickelt. Überall an den Grenzlinien, wo die römischen Lagerplätze allmählich zu Lagerstädten erwuchsen, entstand ja römisches Leben mit all dem Raffinement einer überreifen Kultur. Mochten sich die germanischen

Stämme auch anfangs dagegen wehren, ihrem Blicke zeigte sich da doch vieles, was sie unwiderstehlich anzog, ihr Begehren erregte: Geräte für den Hausgebrauch, wie Waffen, Gewänder und Schmuck, wie das glänzende Metall der Münzen, schließlich auch der Wein. Und diesem Begehren wurde nun von römischen und auch schon jüdischen Händlern Vorschub geleistet. Hausierend durchzogen sie mit ihren Waren bis weit ins Innere das Land. Ihr Handel war natürlich lediglich Tauschhandel, und es gab ja auch für diese Händler manches Begehrenswerte. Allem voran stand auch damals noch der Bernstein, zu dessen Gewinnung römische Kaiser sogar Expeditionen bis zur Ostsee ausrüsten ließen. Daneben waren es dann Pelze, Felle und Häute, die von den römischen Händlern eingetauscht wurden. In den Grenzbezirken entwickelte sich ein schwunghafter Handel mit Gemüse: germanische Zuckerrüben und Rettiche galten auf der Tafel der Römer, deren verwöhnte Zungen stets nach neuen Reizmitteln begehrten, als Leckerbissen. Und als die schönen rotblonden Haare der Germanensklavinnen den Römerinnen in die Augen stachen, da wurden auch diese ein begehrter Handelsartikel, und auch eine Art Laugenseife, durch die die Germanen das natürliche Rotblond ihrer Haare verstärkten, fehlte bald nicht mehr auf dem Putztisch der vornehmen Römerin. Und nicht minder beliebt waren die Daunen der germanischen Gänse als weiche Polsterung der Lagerstätten; wurden doch gelegentlich unbeschäftigte römische Kohorten in den Grenzbezirken zum Gänserupfen kommandiert.

Wenig wissen wir vom Handel und Verkehr im Innern Germaniens. Selten nur erschienen Bewohner dieser Gegenden einmal an den Orten des Grenzverkehrs, um sich an dem Tauschhandel zu beteiligen, und abseits der wenigen Wege oder Pfade, auf denen fremde Händler auch die ferner gelegenen Gebiete bis zu den Gestaden der Nord- und Ostsee berührten, war wohl wenig von deren Einfluß zu spüren. Drei Straßen waren es, die damals wesentlich dem Bernsteinhandel dienten: Von der Nordsee über die Elbe nach Gallien, von dort die Rhone entlang nach Marseille — die alte Straße, die einst wohl schon Pytheas benutzt hatte; eine zweite führte von der Ostsee die Oder aufwärts und von dort zur Donau, eine dritte endlich benutzte von der Ostsee das Weichseltal und ging von da am Dniepr abwärts zum Schwarzen Meere. Auch diese Wege dürfen wir uns aber nur als schmale Pfade in der Wildnis denken, etwa vergleichbar den Wegen, die aus dem Innern Ost-

afrikas zur Küste hinabführen. Und dürftig auch war es gewiß um die Verkehrsmittel in den übrigen Gegenden des Innern Germaniens bestellt. Denn noch waren die Ansiedlungen dünn gesät inmitten der ausgedehnten Waldgebiete; schmale Pfade mochten die nächsten Ansiedlungen und diese mit ihren Hutungen und dem geringen Ackerland verbinden. Schwieriger schon gestaltete sich der Weg der wehrhaften Stammesgenossen zu den gemeinsamen Versammlungen, oft vergingen Wochen, ehe sie sich auf unwegsamen Pfaden zusammenfanden. Häufig bildeten pfadlose Walddickichte eine undurchdringliche Grenze von Stamm zu Stamm. Zwischen sumpfigen Ufern dahinfließende Ströme, ausgedehnte Sumpfgebiete bildeten Verkehrshindernisse, die man oft nicht zu überwinden, sondern nur zu umgehen vermochte. Daß solche Zustände der Entwicklung eines Handelsverkehrs nicht entgegenkamen, liegt auf der Hand, und es hätten schon zwingende Bedürfnisse sein müssen, die einen solchen trotz derartiger Schwierigkeiten hervorgerufen hätten. Solche aber lagen nicht vor. Freilich ist nicht anzunehmen, daß selbst die von der Berührung mit den Römern nicht unmittelbar betroffenen Bewohner des inneren Germaniens in dem Zeitraum mehrerer Jahrhunderte sich in dem Zustande einer sich gleichbleibenden Bedürfnislosigkeit erhalten hätten; ein langsames Heben des Kulturniveaus ist vielmehr auch hier vorauszusetzen. Vor allem entwickelten sich in diesen Jahrhunderten auch schon die Anfänge eines eigenen Gewerbes; namentlich in der Töpferei wie in der Verarbeitung des Flachses und der Wolle erwiesen sich manche Völkerschaften der Germanen schon damals recht geschickt. Ahmte man anfangs die von den Römern überkommenen Formen nach, so schuf man allmählich doch auch schon Eigenes in Form und Zierat. Für die Töpferei bot namentlich der Süden, für die Weberei der Norden ein günstiges Feld, und es mögen die Anfänge eines wirklichen Handelsbetriebes mit gewebten Stoffen bei den Friesen, den wir bald nach den Jahrhunderten der großen Wanderungen dort in voller Blüte finden, schon in diese Zeiten zurückgehen. Im allgemeinen jedoch wurde schwerlich für den Handel produziert; es entspricht der geringen Dichte der Ansiedlungen, daß sich die Germanen damals noch wesentlich im Zustande der Hauswirtschaft befanden. Demgemäß ist auch zum überwiegenden Teile das, was wir in dieser Zeit als Gegenstand des Gewerbes erkennen können, Hausindustrie gewesen, im Hause und für den Hausbedarf angefertigt, und zwar von Frauen und Sklaven; der freie Ger-

mane hielt eine solche Beschäftigung seiner nicht für würdig. Davon gab es allerdings eine Ausnahme: wie Krieg und Jagd des Mannes Ehre und Beschäftigung ausmachten, so galt auch die Herstellung der dazu nötigen Waffen als eine seiner würdige Tätigkeit. Vermochte nun auch wohl jeder einzelne Germane sich Speer, Bogen und Pfeile zu schnitzen, sie mit der Spitze von Stein zu versehen, so reichte doch nicht immer seine Geschicklichkeit aus, nun auch die Bronze und dann später das Eisen zu verarbeiten, als man durch die Fremden den Gebrauch dieser Metalle, bald auch deren Verarbeitung kennen gelernt hatte. So hat sich denn auf diesem Gebiete zuerst ein eigenes Gewerbe entwickelt, dessen Erzeugnisse von vornherein für den Handel bestimmt waren. Die Stellung, die der Schmied in der deutschen Sage einnimmt — man schrieb ihm manche geheimnisvolle und wunderbare Kenntnisse und Kräfte zu, wir brauchen nur des Schmiedes Wieland dabei zu gedenken — sie zeigt, wie hoch angesehen dieses Gewerbe bei unseren Vorfahren war. Und daß sie es schon in jener Zeit namentlich im Bronzeguß zu großer Geschicklichkeit gebracht haben, das beweisen mancherlei Funde aus Gräbern, Sümpfen und Mooren.

In welchen Formen sich die Anfänge eines wirklichen Handelsbetriebs in jenen Zeiten vollzogen haben, das vermögen wir freilich nicht mehr zu bestimmen; im allgemeinen mögen wir wohl annehmen, daß der Schmied seine Waffen und Geräte unmittelbar an die, die ihrer bedurften und die ihn, den Bekannten und Geachteten aufsuchten, eintauschte. Aber wenn wir hören, daß schon in diesen Jahrhunderten Germanen sich aktiv an dem Bernsteinhandel bis an die Grenzen des Römerreichs und in das römische Flachland hinein beteiligten, so dürfen wir die Möglichkeit nicht ausschließen, daß auch im Innern Germaniens einheimische Händler den Vertrieb der geschätzten Waffen und vielleicht gelegentlich auch anderer Gegenstände übernommen haben. Beweise dafür haben wir freilich nicht, wie wir denn auch darüber nicht unterrichtet sind, ob der Handel um Gewinn unseren Vorfahren, soweit sie ihn nicht aus dem Handelsgebaren der Römer allmählich kennen und verstehen lernten, bekannt war. Mögen wir nun auch die Anfänge eines gewissen über den einfachen Güteraustausch hinausgehenden Handelsbetriebes schon für jene Zeit selbst im Innern Germaniens annehmen, dürftig und primitiv war er jedenfalls. Im allgemeinen aber muß es doch dabei bleiben, daß von einem wirklichen Eigenhandel der Germanen damals noch nicht die Rede

sein kann, daß vielmehr nur ein lebhafter Passivhandel in den Grenzländern mit den Römern sich entwickelte.

Im dritten Jahrhundert beginnen sich die Beziehungen der Römer und Germanen allmählich zu ändern: ein mächtiger Strom überschüssiger Kräfte ergießt sich über die römischen Grenzen. Gelingt es den Römern auch zunächst noch, sich diese Kräfte für ihre militärischen und agrarischen Zwecke dienstbar zu machen, so schwillt doch der Strom allmählich so mächtig an, daß er nicht mehr in solche Betten zu leiten ist und bald auch die Dämme römischer Heere zerreißt und nun das ganze Römerreich überflutet, bis dessen stolzer Bau, überall von diesen Fluten umschäumt und unterspült, um die Mitte des fünften Jahrhunderts zusammenbricht. Wie damit am Rhein und an der Donau römische Herrschaft und mit ihr die Stätten römischer Kultur verschwinden, so erlöschen in diesen Jahrhunderten wilder Kämpfe und beständiger Wanderungen auch all jene Anfänge eines friedlichen Handels und Verkehrs; die Beute des Krieges tritt in ihr rohes Recht. Auch die eigene Produktion der germanischen Stämme, namentlich soweit sie von der Wanderung ergriffen werden, erlahmt, „der nationale Gütervorrat wird auf das Maß des notwendigsten Bedarfs beschränkt" (Inama-Sternegg I, 177).

Es ist bekannt, daß diese großen Wanderungen und Kämpfe, die wir als Völkerwanderung zu bezeichnen uns gewöhnt haben, dem Germanentum wenig dauernden Gewinn gebracht haben. Sehen wir ab von der Einwanderung niederdeutscher Stämme in das britische Inselgebiet, so haben die Germanen räumlich mehr Verluste als Gewinn zu verzeichnen. Denn sie haben damals das weite Gebiet östlich der Elbe und Böhmens, das sie einst besessen, geräumt und nachwandernden Slawen überlassen, während all die Reiche, die sie um das Becken des Mittelmeeres auf dem Boden des Römerreiches gegründet haben, nach wenigen Jahrhunderten sämtlich verschwunden sind, so daß nur in der Durchsetzung mit germanischem Blut und Wesen den Völkern jener Länder ein Segen aus diesen Eroberungen erwachsen ist. Die in Deutschland zurückgebliebenen Stämme aber verfielen in dieser Zeit einer völligen wirtschaftlichen Isolierung und damit auch dem Stillstand. Es ist daher von größter weltgeschichtlicher Bedeutung gewesen, daß von dem Niederrhein aus ein germanischer Stamm sich zunächst nach Westen in ein Gebiet römischer Kultur vorschob, und nachdem er sich dort zu einem festen Reiche konsolidiert hatte, nun allmählich

auch die germanischen Stämme östlich des Rheins in dieses Reich hineinzog und sie so von ihrer wirtschaftlichen Isolierung befreite. Dieses Reich war das **Frankenreich**, mit dessen Wachstum auch ein neuer Abschnitt in der Geschichte des deutschen Handels beginnt.

Kapitel 3.

Handel und Verkehr im Frankenreiche.

In den vier Jahrhunderten, von der Begründung des Frankenreiches durch die Merowinger bis zu seiner endgültigen Scheidung in seine nationalen Bestandteile am Ende der Karolingerzeit vollzieht sich für die diesem Reiche allmählich angegliederten Gebiete in wirtschaftlicher Hinsicht eine durchaus verschiedenartige Entwicklung. Während wir für die westfränkischen Teile ehemaligen römischen Provinzialbodens ein allmähliches Sinken des Niveaus wahrnehmen, werden die ostfränkischen Gebiete in dieser Epoche aus ihrer Isolierung, in der wir sie am Ende der germanischen Wanderzeit finden, herausgerissen, für sie findet also ein Steigen des Kulturniveaus statt, und das äußert sich auch auf wirtschaftlichem Gebiete

Im Westfrankenreiche führte das Abfließen des vorhandenen Geldbestandes infolge des hauptsächlich in den Händen fremder Händler befindlichen Importes, der mangelnde Ersatz der abfließenden Gelder infolge des Aufhörens des Bergbaues ein allmähliches Herabsinken zur Naturalwirtschaft herbei. Diese Zustände mußten naturgemäß auch auf Handel und Verkehr ihren Rückschlag ausüben, zumal die Merowinger diesen Verhältnissen anscheinend wenig Verständnis entgegenbrachten, selbst eine Vermehrung der Verkehrswege über geringe Versuche nicht hinauskam. Doch haben einzelne Städte als Mittelpunkte eines gewissen Marktverkehrs selbst damals ihre Bedeutung nicht verloren.

Für die Entwicklung des Handels auf den zwei Gebieten, die für jene Zeit vornehmlich in Frage kommen, den mit Natur- und Gewerbeprodukten, war von großem Einfluß die Verteilung des Grundbesitzes; namentlich in den Grundherrschaften, an deren Spitze die Domänen des Königs stehen, vollzog sich durch immer weitergehende Arbeitsteilung eine höhere Entwicklung des Gewerbes, die wir zur Zeit Karls des Großen schon weit vorgeschritten finden. Auch die Klöster mit ihrem stets zunehmenden Grundbesitz

sind in dieser Hinsicht von großer Bedeutung. Doch darf nicht übersehen werden, daß diese Grundherrschaften zunächst nur für den Eigenbedarf produzierten. Außerhalb der Grundherrschaften sehen wir als selbständiges Gewerbe in dieser Periode das der Schmiedekunst sich weiter entwickeln und mannigfaltig differenzieren; am Rhein und im Donaugebiet finden wir sie besonders verbreitet.

Die Weberei entwickelt sich als selbständiges und blühendes Gewerbe besonders unter den Friesen der Nordseeküste; hier entsteht auch zuerst ein eigner Handelsstand; inmitten ihres Gebietes erhob sich Dorstadt als Mittelpunkt dieses Handels. Friesen erscheinen als Kaufleute nicht nur am mittleren Rhein, sondern auch über die bedeutenderen Märkte des Westfrankenreiches dehnen sie ihre Handelsbeziehungen aus. Sonst beschränkte sich der Handel dieser Periode wohl wesentlich auf den Austausch der Bodenprodukte; auch hier war das Vorgehen der größeren Grundherrschaften, die am ehesten Überschüsse erzielten, auf deren Absatz sie bedacht sein mußten, von Bedeutung. In den meisten Fällen handelte es sich dabei wohl um Tauschhandel, von Geldverkehr ist noch kaum die Rede.

Auch von dem Umfange dieses Handels, sowohl was die Menge als was die räumliche Ausdehnung betrifft, dürfen wir uns keine zu großen Vorstellungen machen. Einmal fehlte die für einen wirklichen Handelsbetrieb notwendige planmäßige Erzielung von Überschüssen auf einem gewissen Produktionsgebiete und damit das Streben nach größeren Absatzgebieten; es fehlte auch noch ein den Binnenhandel in größerem Umfange regelnder Kaufmannsstand. Die großen Grundherren verkauften meist unmittelbar an den Konsumenten; besonders regsam erscheinen auch auf diesem Gebiete die Klöster; Mönche werden ausgeschickt, um die Überschüsse zu verhandeln und die Bedürfnisse des Klosters an Wachs, feineren Gewändern u. a. zu decken, ja zuweilen errichten sie an fremden Orten schon Wage und Hallen, wo sie ihre Waren feilbieten. Auch die Transportmöglichkeiten waren gering; wo man sich nicht des Schiffes bedienen konnte, da war man auf die wenigen und schlechten Wege angewiesen, die von der Markgenossenschaft instand gehalten wurden, soweit nicht noch die alten Römerstraßen ein besseres Verkehrsmittel bildeten. Nicht nur unsere großen Ströme bis weit hinauf, sondern auch die Nebenflüsse bis zu den kleinen Wasseradern, die überhaupt noch einen

Kahn zu tragen vermochten, mußten daher dem Verkehr dienen, obwohl es ein mühsames Stück Arbeit war, die Fahrzeuge an Seilen stromaufwärts zu schleppen. Auch hier hat zuerst Karl der Große in weiterem Umfange bessernd eingegriffen; den königlichen Beamten, den Grafen, wird in ihren Bezirken die Sorge für die Instandhaltung der Wege anvertraut, namentlich dem Brückenbau besondere Sorgfalt zugewendet. Indem dann Karl, zunächst allerdings, um die Innehaltung der Ausfuhrverbote, namentlich auf Hengste und Waffen, kontrollieren zu können, den Verkehr an der Grenze auf gewisse Orte beschränkt, lenkt er den Handel hierhin, und so sind wohl schon unter ihm eine Reihe der großen Straßenzüge ihrem Verlauf nach festgestellt, die während des ganzen weiteren Mittelalters Hauptadern des Verkehrs geblieben sind. Die wichtigsten von ihnen sind die durch Niederdeutschland nach Bardowiek an der Elbe ziehenden; weiter elbaufwärts entstand Magdeburg als Grenzhandelsplatz, auf den gleichfalls eine Straße hinstieß; dem Slawengebiet der Saalegegend näherte sich die in Erfurt mündende Straße; Donau abwärts zog eine andere von Regensburg nach Lorch an der Emsmündung; alle als Königsstraßen unter dem besonderen Schutze der königlichen Gewalt. Wenig ausgebildet war auch das Transportwesen; die Grundherren freilich zogen ihre Hörigen zu mancherlei Diensten in dieser Richtung heran; Gespanndienste — für Wein und Korn oft sogar auf erhebliche Entfernungen — Botendienste und Transportleistungen zu Fuß wie zu Pferde gab es in verschiedenfachen Formen. Aber der großen Menge der kleinen Freien kam das alles nicht zugute; eine Warenversendung oder Beförderung war für diese fast unmöglich. Wir werden danach wohl anzunehmen haben, daß sie an dem geringen Binnenhandel kaum teilnahmen, ihr dürftiger Tauschverkehr sich innerhalb des engsten Kreises der Markgenossenschaft vollzog, sofern nicht auch einmal zu ihnen ein fremder Händler kam, ihnen seine Waren anbietend. Denn hausierende Kaufleute hat es auch damals gegeben, nur waren es mit Ausnahme der Friesen, deren Handelsbetrieb wir schon kennen lernten, nicht Einheimische, die ihn betrieben, sondern Südländer, namentlich aber die Juden, damals schon die wichtigsten Vermittler des Welthandels. Vorzugsweise erscheinen sie freilich da, wo ein reger Marktverkehr sich entwickelt, in den Pfalzen und Städten am Rhein und an der Donau, vielfach geschützt durch königliche Schutzbriefe, einflußreich selbst am königlichen Hofe.

Wollen wir das Bild des damaligen Handelsbetriebes vervollständigen, so müssen wir auch einer Einrichtung gedenken, die das Frankenreich schon vollkommener durchgeführt hat: des Zollwesens. Dem Germanen ist es ursprünglich ein fremder Gedanke, vom Handel und Verkehr Abgaben zu erheben, aber im Westfrankenreich lernten sie das raffiniert entwickelte römische Zollsystem kennen, doch bildeten sie ihr Zollsystem in durchaus eigenartiger Weise aus. Wenn wir mit dem Begriff des Zolles heute vorzugsweise die Vorstellung einer an der Grenze für eingeführte Waren erhobenen Abgabe verbinden, so ist diese Begriffsbestimmung für jene Zeit nicht zutreffend. Zwar ist er auch eine Abgabe von den Gegenständen des Handels, aber nicht lediglich, sondern vielmehr eine Abgabe für Benutzung eines Verkehrsmittels, sei es Straße, Brücke, Strom oder Markt. Die Festsetzung der Punkte, wo Zoll zu erheben ist, ist Recht des Königs, ihm steht die daraus fließende Einnahme zu. Später werden dann solche Zollgerechtigkeiten namentlich an die großen Grundherren verliehen; ganz besonders hat Karl der Große dieses getan, um die Bildung von Märkten dadurch zu befördern. Ihrer Art nach waren diese Zölle Durchgangszölle; an jeder Zollstätte, die die Ware passierte, wurde sie neu besteuert und zwar entsprechend dem Naturalverkehr jener Zeit meist einfach in der Weise, daß ein Teil der Ware als Zoll zurückbehalten wurde. Es ist klar, welche Fesseln ein solches Zollsystem dem Handel auferlegen mußte. Denn da gab es schon während der Merowingerzeit ein sehr ausgebildetes Ausnutzungssystem, man kannte nicht nur Straßen-, Brücken-, Strom- und Marktgelder. Da hatte man Rasengelder für Benutzung des Ufers beim Stromaufwärtsziehen der Schiffe, Ufergeld für das Landen der Waren, Hafengeld für einlaufende Schiffe, Übergangsgelder für das Überschreiten einer Straße oder einer Furt. Ja, man erlaubte sich allerhand Zollkniffe; man errichtete mitten auf einem Wege eine Brücke da, wo auch gar kein Wasserlauf war, um ein besonderes Brückengeld zu erheben, verlangte ein solches auch wohl von Schiffen, die unter einer Brücke hindurchfuhren. Karl der Große erkannte denn wohl auch die Gefahren, die durch den Eigennutz Privater aus einer derartigen Ausbeutung entstehen konnten, er verbot das Errichten neuer Zollstätten und suchte jeden Mißbrauch des Zolles zu hindern, wie er denn auch die Gegenstände eigenen Gebrauchs und Bedarfs für jedermann vom Zoll befreite. Trotzdem können wir uns nicht wundern, wenn die Versuche, die Zölle

zu umgehen, zahlreich waren, sei es daß man direkt Schmuggel trieb, wozu man namentlich die Verkleidung als Pilger benutzte, da deren Gepäck zollfrei war, oder den Wegen und Zollstätten nach Möglichkeit auswich. Findig waren vielfach die Mönche, die sich jene Bestimmung Karls des Großen zunutze zu machen wußten, indem sie namentlich für ihre Rückfrachten die Gunst der Zollfreiheit für Gegenstände des eigenen Verbrauchs ergiebig und weitherzig ausnutzten. Aus den bisher geschilderten Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen des Frankenreiches erhellt ohne weiteres, daß seine Gebiete nur eine geringe Rolle im Welthandel jener Zeit haben spielen können. Ausgangspunkt für den Welthandel Europas war in erster Linie Konstantinopel, wie kein anderer Ort geeignet, die Vermittlung zwischen Asien und den Ländern Europas zu übernehmen. Denn um die begehrten Waren Asiens, um Gewebe und Gewürze, Wohlgerüche und Geschmeide handelte es sich ganz wesentlich bei dem Weltverkehr jener Zeit. Die großen Handelsstraßen, die von Konstantinopel ausgingen, berührten und trafen in dieser Periode nun lediglich die westlichen Teile des Frankenreiches; daß hier der Verkehr mit dem Orient nie ganz aufgehört hat, wurde schon erwähnt; Marseille, weiter im Innern Lyon bildeten hier die Endpunkte des Levantehandels. Im Osten aber wurden erst allmählich nach dem Abflauen der Wanderzüge die alten Verbindungen vom Schwarzen Meere zur Ostsee wieder aufgenommen und selbst von arabischen Händlern benutzt, aber deutsches Land wurde nicht von ihnen berührt. Auch die natürlichste Handelslinie von Konstantinopel ins Frankenreich, die Donau aufwärts, wurde in dieser Periode noch kaum benutzt; erst mit der Trennung des Frankenreiches erhebt sich Regensburg als Residenz deutscher Karolinger zu größerer Bedeutung, zeitweilig auch durch einen bis zum Schwarzen Meere gehenden Handel. Ganz freilich sind selbst die inneren Gebiete des Frankenreiches nicht von dem Welthandel unberührt geblieben; wir sehen, wie bei dem Marktverkehr gerade auch die fremden Waren eine nicht unerhebliche Rolle spielten. Aber fremde Händler vermittelten den Vertrieb dieser Waren; von einem aktiven Eingreifen in den Welthandel ist keine Rede. Wenig war es ja auch, was man als Exportware bieten konnte, neben Häuten und Fellen, Salz und Bernstein etwa noch die Erzeugnisse der Schmiedekunst und der Weberei. Man hat gerade Karl dem Großen wieder den Versuch zugeschrieben, in bewußter Absicht sein Reich dem Welthandel

haben öffnen zu wollen; die Beziehungen zu dem Kalifen Harun al Raschid werden als ein wichtiges Glied in der Kette seiner darauf gerichteten Bemühungen angesehen. Mag die Annahme einer so weitschauenden Handelspolitik auch mehr eine geistreiche Kombination sein, so soll doch nicht übersehen werden, daß es zweifellos Absicht war, wenn unter den Geschenken, die Karl der Große Harun al Raschid sandte, sich auch schön gefärbte friesische Tücher befanden, eine Ware, die sich nicht lange darauf großer Beliebtheit bis in den Orient hinein erfreute. Vielleicht hat hier also wirklich der große Herrscher einer deutschen Ware ein neues großes Absatzgebiet eröffnet. Über solche kleine Ansätze zu einer Beteiligung am Welthandel ist es aber im Frankenreiche wohl kaum gekommen; knüpfen die Anfänge eines Eintritts in den Welthandel vielfach an den Grenzverkehr an, so war er für das Frankenreich eine besondere Ungunst, daß es auf seiner weiten Ostgrenze fast überall mit Völkern niederer Kultur wie Slawen, Avaren zusammenstieß, an der spanischen Grenze aber infolge andauernder Kämpfe ein friedlicher Handelsverkehr sich nicht entwickeln konnte. Die alten Alpenstraßen der Römerzeit dienten dagegen auch jetzt noch dem Verkehr, freilich waren es auch hier hauptsächlich Fremde, die sie benutzten.

Gegen Ende dieser Periode machen dann im Osten die Ungarnschwärme, im Norden die verwegenen Normannenfahrten den Handel vollends unsicher, selbst das blühende Gewerbe der Friesländer wird dadurch aufs schwerste geschädigt.

So weist also auch diese fast vierhundertjährige Periode namentlich für unser Vaterland auf dem Gebiete des Handels und des Verkehrs nur erst leise Ansätze auf, der Handel bildet im Leben unserer Nation noch keinen treibenden Faktor; dazu ist er erst in der folgenden Periode erwachsen.

Zweiter Abschnitt.

Deutschlands Handel vom Ausgange der Karolingerzeit bis zum Ende des Mittelalters.

Kapitel 1.

Allgemeiner Überblick.

Wenn wir das Jahrtausend vom Verfall des Römerreiches bis zu den großen wirtschaftlichen und politischen Umwälzungen, von denen wir die Neuzeit zu datieren pflegen, von einer höheren als der nationalen Warte überschauen und unsern Blick auf die Entwicklung des Welthandels richten, so nehmen wir zunächst wahr, daß im Vergleich zu den hochentwickelten Verhältnissen des Römerreiches das Mittelalter, namentlich was die Technik des Verkehrs anbetrifft, auf mehr als einem Gebiete Rückschritte aufweist, denen erst sehr allmählich Fortschritte auf anderen Gebieten gegenübertreten. Einer unserer bedeutendsten Forscher auf dem Gebiete des Handelsrechts (L. Goldschmidt I³, 45) kommt in dieser Hinsicht zu dem Ergebnis, „daß Fortschritt und Rückschritt seit der Vollendung phönizischer, hellenischer, endlich römischer Handelsherrschaft sich etwa 15 Jahrhunderte hindurch so ziemlich die Wage halten, und es läßt sich keine Epoche des späteren Mittelalters aufweisen, welche im großen und ganzen die Handelsblüte der Alten Welt, insbesondere des römischen Kaiserreichs, überflügelt hätte."

Einen entschiedenen Fortschritt aber nehmen wir beim Welthandel des Mittelalters hinsichtlich der Ausdehnung seines Gebietes wahr, und diese Erweiterung betrifft gerade auch die bisher vom Welthandel noch wenig oder gar nicht berührten Gebiete Europas. Auch Deutschland wird in dieser Zeit in seinem ganzen Umfange in den Weltverkehr hineingezogen, und zu gleicher Zeit entwickelt sich auch der Binnenverkehr in immer weiteren Kreisen.

Nach beiden Richtungen hin zeigt sich diese Entwicklung zunächst abhängig von dem Gange der politischen Geschichte unseres Volkes. Für die erste Hälfte des Mittelalters ist es einmal das wachsende

Gefühl nationalen Zusammenhanges seit den Tagen der sächsischen Kaiser, die Gemeinsamkeit der politischen Arbeit, die auf den Verkehr anregend wirken mußte. Von einschneidender Bedeutung ist dann aber namentlich die dauernde Verbindung der römischen Kaiserkrone mit der deutschen Königskrone seit Otto dem Großen (962) gewesen. Gerade auf Deutschlands Eintreten in den Welthandel haben die steten kriegerischen wie friedlichen Beziehungen der deutschen Könige zu Italien, eine Folge ihrer römischen Kaiserwürde, den größten Einfluß gehabt. Nicht minder wichtig ist in dieser Hinsicht Deutschlands Teilnahme an den Orientfahrten der großen Kreuzzüge gewesen. Zu gleicher Zeit gewinnt nicht nur der Binnenhandel, sondern auch Deutschlands Handel zur See neue Anregung durch die große Kulturarbeit der Germanisation des slawischen Ostens. Nun erst werden Elbe und Oder wieder auf ihren Hauptstrecken deutsche Ströme und damit deutschem Handel und Verkehr dienstbar; nun erst wird der Südrand der Ostsee deutsch, und bald durchfliegen deutsche Schiffe wie schon vorher die Nordsee, jetzt auch das Baltische Meer, dringt deutscher Handel tief in die Küstenlande dieses Gebietes ein. Wenn dann im weiteren Verlaufe des Mittelalters die politische Entwicklung Deutschlands den Gang nimmt, daß das Reich sich allmählich gliedert in eine große Anzahl mehr oder minder selbständige Gewalten, von den großen Reichsfürsten bis zu den kleinen Territorialherren, Grafen, Ritterschaften und freien Städten, denen gegenüber die oberste Reichsgewalt nur noch ein kümmerliches Maß von tatsächlicher Macht ausübt, so hat dies, vielfach hemmend, hier und da aber doch auch fördernd, auf Handel und Verkehr seine Rückwirkung geübt.

Auf wirtschaftlichem Gebiete tritt uns zunächst einmal die allgemeine Tatsache entgegen, daß erst in diesem Zeitraum, und zwar auch erst sehr allmählich, Deutschland aufhört, das große zusammenhängende Waldgebiet zu sein, innerhalb dessen das von der Bodenkultur in Angriff genommene Gebiet gewissermaßen nur Oasen bildete. Erst jetzt wird der Wald in umfangreicher Weise gerodet und sinkt gegen Ausgang des Mittelalters auf einen Bestand herab, der den heutigen kaum noch nennenswert übertrifft; gewaltige Flächen werden dadurch der Kultur des Bodens im Ackerbau gewonnen; während dagegen technische Vervollkommnung und Intensität des Betriebes während dieser ganzen Periode kaum nennenswerte Fortschritte zeigen, seitdem man das Eisen beim Ackergerät gebrauchen gelernt hatte und von der rohen Feldgraswirtschaft

der älteren Zeit zur Dreifelderwirtschaft, d. h. dem regelmäßigen Wechsel zwischen Winterkorn, Sommerkorn und Brache, übergegangen war. In der Verteilung des Grundbesitzes tritt uns zunächst in großem Umfange eine Aufsaugung der kleinen freien Bauernschaft durch die großen Grundherrschaften entgegen, wenn diese Erscheinung wohl auch nicht den Umfang angenommen hat, wie man zeitweise geglaubt hat. Freie Bauern haben sich nicht nur zusammenhängend im nördlichen Deutschland, sondern auch sonst vereinzelt allerorten während des ganzen Mittelalters gehalten. Aber der Güteraustausch knüpft sich doch wesentlich an die Betriebe der großen Grundherrschaften an. Hier ist es nun von Bedeutung geworden, daß mit dem Anschwellen dieser großen Güterkomplexe allmählich eine gewisse Dezentralisation eintritt, indem der Grundherr die Verwertung der Erträge der unter seiner Herrschaft vereinigten wirtschaftlichen Kräfte nicht mehr selbst in die Hand nimmt, sondern sie zum großen Teil, zunächst soweit sie über den Bedarf der Grundherrschaft hinausgehen, den einzelnen Kräften selbst überläßt und von ihnen nur einen Anteil, den Zins, verlangt. Diese Entwicklung mußte natürlich auch dem Handel zugute kommen, zumal nicht nur auf dem Gebiete der Landwirtschaft, sondern auch auf dem des Gewerbes zahlreiche Kräfte dadurch für den Handel produktiver wurden. Von einschneidender Bedeutung ist es nicht nur hier, sondern überhaupt für die Entwicklung des Handels gewesen, daß auch in Deutschland von der Peripherie allmählich ins Innere eindringend die Naturalwirtschaft von der Geldwirtschaft abgelöst wird. Die politische Entwicklung des Reiches nach außen und sein Eintreten in den Weltverkehr, auf der andern Seite der großartige Aufschwung deutschen Bergbaues haben vornehmlich diesen Umschwung herbeigeführt und selbstverständlich gerade dem Handel ganz neue Möglichkeiten der Entfaltung gegeben. Da war es nun von hoher Bedeutung, daß, als diese Entwicklung sich allmählich vollzog, schon ansehnliche Zentren vorhanden waren, in denen Handel und Verkehr zusammenströmten: die Städte. Es ist bekanntlich eine Streitfrage, aus welchen Wurzeln vornehmlich unser blühendes deutsches Städtewesen emporgeschossen ist, ob die Stadtgemeinde auf die alte Landgemeinde im wesentlichen zurückzuführen sei (Maurer, Below), oder ob sie hauptsächlich, wo nicht gänzlich, dem Handel ihre Entstehung verdankt. (Lamprecht, Sohm.) Darin aber sind wohl alle Forscher einig, daß dem Handel an der späteren Entwicklung des Städte-

wesens ein ganz hervorragender Anteil gebührt, indem er sich hier in den Märkten die wichtigsten Mittelpunkte schuf. Mit dem Handel steht die Entfaltung des Handwerks hier in steter und reger Wechselwirkung. Es ist für unsere Betrachtung hier nicht nötig, auf die an die Entwicklung des städtischen Gewerbes anknüpfenden Streitfragen einzugehen, obwohl, wie erwähnt werden mag, die Ansicht, daß alles Handwerk aus der Hörigkeit der Grundherrschaft hervorgegangen sei, heute die geringere Anzahl der Bekenner haben dürfte. Zu seiner hohen Blüte hat sich das deutsche Handwerk in den Städten jedenfalls nur im freien Handwerkerstande entwickelt, und dieses allein hat auch auf die Entfaltung des Handels maßgebenden Einfluß ausgeübt. „Wir sehen den Handel", sagt Johannes Falke in dem Vorwort zu seiner Geschichte des deutschen Handels, „bei der Gründung unserer größten und schönsten Städte die bedeutsamste Rolle übernehmen, wir sehen in früheren Jahrhunderten keine Stadt nachdrucksvoll an das Tageslicht der Geschichte emporstreben, ohne daß nicht der Handel ihr die Schwungkraft und die Mittel zu einer weitragenden Stellung gegeben hätte, wir sehen in jenen Zeiten auch kein voll entwickeltes bürgerliches Gemeinwesen, das nicht zugleich mit ganzer Teilnahme aller seiner Mitglieder den deutschen Handel hätte tragen und mehren helfen" — „Arbeit und Kapital sind die Grundlagen und die ersten Bedingungen eines Bürgertums, und der Handel ist die Tätigkeit, welche jene in dieses verwandelt, durch dieses jene löst, in Ausübung hält, ihr die Freudigkeit und Nachhaltigkeit gibt, ohne welche eine kraftvolle, nie ruhende, stets vorwärtsstrebende Entfaltung unmöglich ist. Der Handel ist also die Tätigkeit, welche vor den andern dem Bürgertum eine selbständige Stellung, das Bewußtsein einer Unabhängigkeit, einer auf eigener Kraft und Talent ruhenden Sicherheit schafft; ohne einen gesunden Handel ist ein männliches Bürgertum eine Unmöglichkeit". Mag die nüchterne Betrachtung auch manches von diesen einer hohen Begeisterung für deutsches Bürgertum entsprossenen Worten abziehen: daß Deutschlands Handel seine Blüte deutschem Bürgertum im Mittelalter verdankt, bleibt bestehen. So werden denn auch für unsere Betrachtungen die städtischen Gemeinwesen den Hauptplatz in Anspruch nehmen.

Die Grundlagen für die Entwicklung des deutschen Handels bietet die reiche und vielseitige Entfaltung der einzelnen Zweige des Wirtschaftslebens in seinen verschiedenen Gebieten der Land- und Forstwirtschaft, des Bergbaues und der Industrie. So anziehend

das Bild deutschen Lebens ist, das sich uns hier entrollt, so müssen wir doch, um den Rahmen unserer Darstellung nicht zu überschreiten, darauf verzichten, es uns hier vor Augen zu führen, nur auf einige Hauptpunkte sei hingewiesen. So darf an die starke Ausdehnung des Weinbaues — weit über seine heutigen Grenzen — in dieser Periode erinnert werden, namentlich aber auch an die Wiederbelebung und blühende Entwicklung des deutschen Bergbaues (Edelmetalle im Harz, Elsaß, Breisgau, Erzgebirge, Sudeten; Eisen im Moselgebiet, in der Grafschaft Mark und im Siegerland). Von hervorragender Bedeutung für den Handel wurde namentlich auch die Salzgewinnung von den Alpen bis an die Küsten der Ost- und Nordsee.

Als ländliche Gewerbe halten und entwickeln sich in diesem Zeitraum Leinweberei (Südwestdeutschland, Schlesien), Wollweberei (Salzburg, Regensburg, am Rhein und in Westfalen), seit dem 14. Jahrhundert auch die Baumwollverarbeitung (Barchentweberei der „Gäuweber“ von Ulm und Augsburg). Auch das Schmiedehandwerk blüht noch auf dem Lande (Waldschmieden).

Trotzdem aber haben erst die Städte dem deutschen Handel kräftiges Leben und weitere Ausdehnung gegeben; auch die ländliche Produktion auf allen ihren Gebieten hat durch sie erst die Kanäle gefunden, durch die sie fruchtbringend werden konnte für den Güteraustausch in größerem Umfange.

Kapitel 2.

Der städtische Markt.

Darf man aus dem Streite der Ansichten es als einigermaßen gesichertes Ergebnis entnehmen, daß nicht der Handel in erster Linie Städte hat entstehen lassen, daß namentlich sogenannte Kaufmannsstädte, Niederlassungen kaufmännischer Genossenschaften oder Vereinigungen, deren Bürger zunächst ausschließlich dem Handelstande angehört hätten, in hohem Grade unwahrscheinlich sind, so steht es doch ebensofest, daß für die Entwicklung und das wirtschaftliche Gedeihen einer Stadt der Handel von ausschlaggebender Bedeutung gewesen ist. Diese Handelstätigkeit konzentriert sich nun im Markte. Wir finden schon in der karolingischen Periode das Entstehen solcher Märkte, vielfach in Verbindung mit den königlichen Pfalzen und anderen Grundherrschaften. Wir können hinzu-

fügen, daß mit der dichteren Besiedelung des Landes, der Ausdehnung der landwirtschaftlichen Produktion auch der Marktverkehr einen größeren Umfang annimmt. Doch müssen wir uns hüten, seine Bedeutung für die ältere Zeit zu sehr zu überschätzen; die Bezirke sind klein, der Umsatz ist gering, nicht immer vollzieht er sich in städtischen Mittelpunkten. Freilich ist es richtig, daß die Grundherrschaften vielfach ein besonderes Interesse an einem lebhaften Marktverkehre an den Mittelpunkten ihres Besitzes hatten, aber ebenso oft, wenn nicht häufiger, haben andere Umstände — die günstige geographische Lage, vor allem mit der Ausbreitung des Christentums das Vorhandensein von Klöstern, Wallfahrtsorten, christlichen Hauptkirchen — den Marktverkehr hervorgerufen. Gerade die kirchlichen Festtage führten die Bewohner der Umgegend nicht nur zum Werke der Frömmigkeit, sondern auch zum Warenaustausch zusammen — wenn in einzelnen Städten die Hauptkirchen den Namen Marktkirche führen wie in Goslar, Hannover, Magdeburg, so ist das eine Erinnerung an diese Zustände.

Die *Stadt*, die sich von ländlichem Gemeinwesen zunächst durch den besseren Schutz unterscheidet, den ihr *Befestigung* und *Königsfriede* verleihen, ist natürlich ganz besonders geeignet, diesen Marktverkehr in sich aufzunehmen, da sie auch diesem mehr Sicherheit zu bieten vermag. Diese Sicherheit wird erhöht, seit die Marktverleihung als königliches, später als landesherrliches Recht angesehen und damit auch ein *Marktfriede* gewährt, ein *Marktrecht* ausgebildet wird. Jener, aus den kirchlichen Anschauungen des Gottesfriedens hervorgegangen, schließt vor allem ein Asylrecht, die Aufschiebung des Strafvollzuges, Verdoppelung der Strafe für den Friedebrecher in sich. Wie das Wahrzeichen des Königsfriedens einer Stadt das *Weichbild* — ein Kreuz oder ein ähnlichse Symbol — ist, als Sinnbild der Gerichtsbarkeit später die *Rolande* erscheinen, so hat auch der Marktfriede sein Wahrzeichen in dem *Marktkreuz* erhalten, das während der Dauer des Marktes den dafür umgrenzten Bezirk schützen soll gegen jeden Eingriff und Übergriff. Die Märkte erscheinen zunächst als *Wochenmärkte* vorzugsweise für den Austausch der Stadt und des nächsten ländlichen Bezirkes. Die Stadt empfängt Nahrungsmittel und Rohprodukte vom Lande und gibt diesem, was es an Gewerbeprodukten gebraucht. Denken wir uns aber auch diesen Betrieb zunächst geringfügig, denn auch die meisten der sich entwickelnden Städte waren für lange hinaus

Ackerbürgerstädte, — kleinere sind es bis über das Mittelalter hinaus geblieben — wo die Landwirtschaft für einen großen Teil der Bürgerschaft eine Haupterwerbsquelle bildete. Aber neben diesen bescheidenen Mittelpunkten städtischen Lebens sehen wir doch seit dem elften Jahrhundert zahlreiche ansehnliche städtische Gemeinwesen über ganz Deutschland erwachsen und aufblühen. Sehr mannigfaltig sind die Gründe dafür; ein Schematisieren wäre hier noch weniger als bei den vielfach beliebten Einteilungen der Städte nach ihrer angenommenen Entstehung am Platze. Politische Verhältnisse wie geographische Lage, das Vorkommen von Bodenschätzen, die Entwicklung besonderer Gewerbezweige spielen dabei eine große Rolle. Die Entwicklung des städtischen Handelsbetriebes steht mit der des Gewerbes in engster Wechselbeziehung, doch müssen auch hier einige kurze Andeutungen genügen.[1])

Ein reiches und vielseitiges Leben entwickelte sich namentlich in den Gewerben, die sich mit der Verarbeitung der Metalle beschäftigten; an den herrlichen Werken der Kunstschmiederei erfreuen wir uns noch heute ebenso wie an denen der Goldschmiedekunst, die wir in Nürnberg und Augsburg, wo schon im 15. Jahrhundert die Fürsten ihre Einkäufe zu machen pflegten, in Köln wie in Breslau, in Straßburg wie in Magdeburg in Blüte finden.

In der Textilindustrie entwickelte sich namentlich die Wollweberei geradezu zu einem nationalen Gewerbe. Wollweberei und Tuchmacherei sind die Gewerbe, „in welchen die junge städtische Bevölkerung ihren ersten selbständigen Schritt zur Ausbildung eines neuen großen Nahrungszweiges gemacht hat; am Wollengewerbe vor allem ist das städtische Handwerk groß geworden" (Inama-Sternegg). Seine Hauptblüte hat es am Niederrhein entwickelt, doch läßt sich keine größere Stadt nennen, in der es nicht vertreten gewesen wäre. Schließlich darf darauf hingewiesen werden, daß auch die Bierbrauerei und zwar damals mehr in Niederdeutschland als in Oberdeutschland eine wichtige Rolle im Handel, selbst im Export nach anderen Ländern spielte.

Für die Organisation des städtischen Marktes, seines Handels- und Verkehrslebens, ist der gemeinschaftliche

1) Vgl. im übrigen: **Otto**, **Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung.** ANuG 14, 2. Aufl.

Zusammenschluß des städtischen Handwerks in Zünften und Gilden von der größten Bedeutung gewesen. Wenn man früher einen wesentlichen Unterschied zwischen diesen beiden Arten korporativer Verbände hat finden wollen, indem man jene für das Handwerk, diese vorwiegend für den Handelsstand in Anspruch nahm, so haben neuere Forschungen (Hegel, Gilden und Städte) dargetan, daß der Unterschied zwischen beiden mehr einer des Namens und der örtlichen Verbreitung als des Wesens und Inhalts ist. Gilden finden sich auf deutschem Boden nur im Norden und sind auch dort ganz überwiegend Handwerkerverbände; einzelne Ausnahmen werden wir später kennen lernen. Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts auftauchend, zunächst durch obrigkeitliche Verleihung geschützt, beginnen diese Verbände der Handwerker als Zünfte und Gilden dann im Verlaufe des 13. Jahrhunderts das ganze Gebiet des Gewerbelebens zu umspannen und in feste Formen einzufügen. Das Streben dieser Zünfte nun offenbart sich nach zwei Richtungen hin. Einmal wollen sie durch den Zunftzwang die Ausübung des Gewerbes außerhalb der Zunft unmöglich machen und dadurch Quantität wie Qualität der Ware regeln, sodann aber suchen sie auch, um den Zunftmitgliedern einen regelmäßigen und genügenden Absatz zu sichern, die auswärtige Konkurrenz nach Möglichkeit zu beschränken. Wir treffen damit eine Eigentümlichkeit der mittelalterlichen Stadtwirtschaft, durch die sie in den schärfsten Gegensatz zu unserem modernen Wirtschaftsleben tritt: die Ausbildung einer großen Anzahl kleiner in sich abgeschlossenen Wirtschaftsgebiete. Fast jede Stadt mit ihrer nächsten ländlichen Umgebung bildete ein solches; es war das Bestreben, alles, was für den Verbrauch dieses Wirtschaftsgebietes nötig war, selbst zu produzieren. Während heutzutage wenige große Mittelpunkte der Industrie imstande sind, den Bedarf des gesamten heimischen Marktes mit den Erzeugnissen der Textil- und Eisenindustrie zu decken und noch für einen umfangreichen Export zu arbeiten, finden wir namentlich die Tuchindustrie damals, wie wir sehen, fast gleichmäßig über ganz Deutschland verbreitet. Dieser wirtschaftliche Abschluß kleiner Gebiete, zum großen Teil eine Folge der dürftigen Beschaffenheit der Wege und Mittel des Verkehrs, offenbarte sich zunächst in dem Bestreben der Städte, die ländliche Umgebung in ein möglichst enges wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis zu bringen. Dazu mußten namentlich auch das Meilenrecht und das Bannrecht dienen; jenes verbot die Ausübung be-

stimmter Gewerbe innerhalb eines gewissen Umkreises von einer oder mehreren Meilen, dieses zwang die Bewohner der umliegenden Ortschaften in der Stadt zu kaufen und zu verkaufen. Man sicherte dem städtischen Gewerbe dadurch einen festen Kundenkreis für die in der Stadt nicht zu verwertenden Überschüsse, anderseits aber auch der Stadt die nötige Versorgung mit Lebensmitteln und mancherlei Rohmaterial. Die Möglichkeit beides zu erreichen setzt natürlich eine schon stark entwickelte Selbständigkeit und Kraft der städtischen Gemeinwesen voraus; durchführbar war der Grundsatz, den Landbewohner nach der Stadt zu ziehen, aber auch nur dann, wenn diese nicht allzuschwer für ihn zu erreichen war. Man hat nun berechnet, daß die etwa 3000 Orte, die sich während des Mittelalters in Deutschland mit Stadtrecht nachweisen lassen, sich auf den dichter bevölkerten Süden und Westen Deutschlands so verteilen, daß selten mehr als vier bis fünf Wegstunden zwischen zweien von ihnen liegen, während für den Norden und Osten Deutschlands sich dieses Maß auf sieben bis acht Stunden erweitert. Trifft diese Berechnung zu, so konnte in der Tat fast überall der Bauer den städtischen Markt innerhalb eines Tages besuchen und doch noch rechtzeitig seine Scholle wieder erreichen.

Auch das allmählich sich bildende städtische Marktrecht stellte sich durchaus in den Dienst dieses wirtschaftlichen Abschlusses namentlich mit seinem Grundsatze, den sogenannten Fürkauf zu verhindern. Wie das, was in der Stadt produziert werden kann, auch dort produziert werden soll, so soll auch öffentlich und aus erster Hand gekauft werden, denn den Kauf aus zweiter Hand hielt man bis über das Mittelalter hinaus für eine unnötige Verteuerung der Ware. Wenn dieses Prinzip des Verkaufs aus erster Hand durchgeführt wurde, so erhebt sich für uns naturgemäß die Frage, wie dabei überhaupt ein Kaufmannsstand hat gedeihen können. Nun werden wir allerdings sehen, daß es nicht überall gelang, den Fürkauf zu verhindern, aber es ist doch auch keine Frage, daß der Handel des deutschen Mittelalters, wie er sich wenigstens auf diesen wöchentlichen städtischen Märkten vollzog, einen stark handwerksmäßigen Zug aufweist: der Handwerker war auch der Händler, wie auf der andern Seite der Bauer unmittelbar an den Konsumenten absetzte. Nun gab es aber doch gewisse Handelsartikel, die weder durch die eigene Produktion noch auch durch die Einfuhr aus der ländlichen Umgebung gedeckt werden konnten — unter den Nahrungsmitteln namentlich Gewürze, Seide, Früchte, getrocknete und gesalzene

Fische — Artikel, die vom einzelnen Hausstande meist nur in kleinen Mengen gekauft und die daher, wenn sie von außen in größeren Massen eingeführt werden, doch ihren Weg nicht unmittelbar in die Hand der Konsumenten fanden. Ganz besonders gilt das natürlich für die minder bemittelten Klassen der Bevölkerung. Des Kleinvertriebs solcher und ähnlicher Artikel nun bemächtigte sich der Kleinkaufmannsstand der Krämer, Höker — auch unter anderen Namen begegnet er uns — der wohl in keiner Stadt gefehlt hat. Auch der Verkauf ländlicher Produkte in kleinen Mengen an solche, die die Märkte nicht besuchen konnten, war in ihren Händen; es fand hier also eine Durchbrechung des Grundsatzes über den Fürkauf statt. Nach seiner sozialen Stellung und der Art seines Betriebes stand dieser Kleinkaufmannsstand durchaus auf einer Stufe mit dem Handwerkerstande. Neben diesem kaufmännischen Kleinbetrieb wird von den Forschern, die die Entstehung unseres Städtewesens vom Handel in erster Linie ableiten wollen, für zahlreiche Städte das Vorhandensein eines der Zahl nach zwar nicht eben umfangreichen, dem Ansehen und der Macht nach aber einflußreichen Großkaufmannsstandes angenommen, der vor allem in der herrschenden Klasse, dem Patriziat, seine Bedeutung geltend gemacht habe. Einen solchen Großkaufmannsstand gab es jedenfalls in den späteren Zeiten des Mittelalters in der Tat; wir werden ihm bei den Handelsbeziehungen innerhalb Deutschlands wie mit dem Auslande begegnen — hier interessiert uns zunächst die Frage, ob seine Bedeutung innerhalb der Stadt so groß gewesen sei, wie vielfach angenommen wird. Da haben nun Einzelforschungen das interessante Ergebnis gehabt, daß selbst in Städten mit einem blühenden Handel nicht der Kaufmannsstand den Hauptprozentsatz der Bevölkerung gebildet hat. Wenn die Bevölkerung von Frankfurt a. M. in der späteren Zeit des Mittelalters nachweisbar zu vier Fünfteln den direkt produktiven Ständen angehörte[1]), so ist man berechtigt, daraus den Schluß zu ziehen, daß in den meisten der mittleren und kleineren Städte der Kaufmannsstand überhaupt damals keinen nennenswerten Prozentsatz der Bevölkerung ausgemacht hat. Es ist denn auch wahrscheinlich gemacht worden, daß in den meisten Städten bis zum Ende des Mittelalters keine Großkaufleute ansässig waren zum Zwecke der Ausübung ihres

1) Vgl. K. Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt a. M. im 14. und 15. Jahrhundert. Tübingen 1886.

Gewerbes. Dieses war eben, wie wir später sehen werden, hauptsächlich Wanderhandel.

Wir sahen, daß der namentlich von den gewerblichen Kreisen der Stadt angestrebte wirtschaftliche Abschluß sich doch nur unvollkommen erreichen ließ. Namentlich kleinere Gemeinwesen hatten doch wohl selten eine so vielseitig entwickelte Gewerbeorganisation, daß sie durch diese ihren Eigenbedarf auf allen Gebieten decken konnten; anderseits traten in den größeren Städten mit wachsender Wohlhabenheit dort Ansprüche auf, die selbst eine höher entwickelte Industrie nicht immer zu befriedigen vermochte. Ferner, so weit auch die Gewebeindustrie verbreitet war, so groß waren doch die Unterschiede in der Qualität der hergestellten Stoffe; die gröbere Ware vieler Gegenden genügte den Bedürfnissen namentlich der Wohlhabenden nicht, Ersatz mußte durch Einfuhr aus jenen Gegenden gemacht werden, wo feinere Tuche angefertigt wurden. Dazu kamen dann Seide und Samt, die im Inlande gar nicht oder nur in geringem Umfange hergestellt wurden. Daneben aber ist es dann das große Gebiet dessen, was man in jener Zeit unter dem Begriff der Spezerei zusammenfaßt, was sich lediglich durch Zufuhr von außen decken ließ. Der Hausbedarf an Gewürzen war verhältnismäßig größer als in unseren Tagen; man liebte namentlich in den späteren Zeiten des Mittelalters scharf gewürzte Speisen und Getränke; Pfeffer und Gewürznelken, Ingwer, Zimt und Muskat; aber auch manche andere Würzmittel, die uns heute kaum noch dem Namen nach bekannt sind, spielten damals eine wichtige Rolle im Haushalt und folglich auch im Handel; selbstverständlich war auch der Zucker lediglich auf dem Wege des Imports zu beschaffen. Diesen Verhältnissen entspricht es nun auch, wenn wir in den Städten einen selbständigen Kaufmannsstand im Mittelalter hauptsächlich auf zwei Gebiete beschränkt sehen: auf den Tuchhandel und den Handel mit Spezereien. Jenen finden wir in den Händen der Gewandschneider, diesen in denen der schon erwähnten Krämer. Es handelt sich aber bei beiden auf dem städtischen Markt hauptsächlich um den Kleinverkauf — einen Stand von Großhändlern haben wir also auch hier nicht vor uns. Vielfach finden wir dann diese beiden Gruppen von Kaufleuten auch in Innungen oder Gilden korporativ zusammengeschlossen, obwohl ein solcher gemeinschaftlicher Zusammenschluß hier nie so streng durchgeführt ist wie bei den Gewerbeverbänden. Der Zweck dieser kaufmännischen Gilden wie ihre Organisation ent-

spricht durchaus den Verhältnissen der Handwerkerverbände; man will namentlich bestimmte Zweige des Handels sich sichern, eine Beaufsichtigung des Handelsbetriebes ermöglichen, Güte der Ware, Höhe des Preises, Reellität des Verkaufs kontrollieren. Hinsichtlich des zuerst genannten Zieles handelte es sich vor allem immer darum, den Kleinverkauf in der Hand zu behalten; es ist für die Auffassung jener Zeit wie für die wirtschaftlichen Verhältnisse charakteristisch, daß dieser immer als das Erstrebenswerte gilt. Dem Großverkauf wurden im allgemeinen keine Schranken gesetzt, aber gerade der Kleinhandel wurde durch eine ganze Reihe von Maßregeln geschützt. So wurde einmal innerhalb der Bürgerschaft eine Schranke zwischen den verschiedenen Zweigen aufgerichtet: die Gewandschneider durften nicht Krämerwaren, die Krämer nicht Tuch im Detailverkauf handeln, während ihnen der Großvertrieb in diesen Gegenständen unbenommen blieb. Darin treten uns wiederum zwei Eigentümlichkeiten des mittelalterlichen Handelsbetriebes entgegen: einmal die Vermischung von Engros- und Detailhandel, sodann aber die geringe Spezialisierung der Gebiete: der Gewandschneider, der von seiner Handelsreise einige Sack Pfeffer mitgebracht hatte, mochte diese in seiner Heimatstadt im großen verkaufen, der Detailverkauf aber war ihm hier untersagt. Selbstverständlich ist, daß jeder die Waren, die er im kleinen verkaufte, auch im großen absetzen durfte, nur ganz vereinzelt erscheinen Verordnungen, die dem Kleinhändler den Engrosbetrieb untersagten. Wie man so innerhalb der Bürgerschaft selbst den Kleinbetrieb zu schützen suchte, so natürlich in noch höherem Maße den Fremden gegenüber. Das Mittelalter ist hinsichtlich der Behandlung der fremden Handels- und Kaufleute bis späthin von einer Auffassung beherrscht, die, wie zutreffend Goldschmidt (I, 120) bemerkt, „der Kindheit der Wirtschafts- und Rechtszustände“ angehört. Der Fremde gilt nach dieser Auffassung nicht anders als in den früheren Zeiten des Altertums als rechtlos; ein bestimmtes Gästerecht regelt seine Verhältnisse. Unter dessen Bestimmungen erscheint vor allem auch die, daß der Fremde auf den Verkauf im großen beschränkt wird; nur ausnahmsweise auf den Jahrmärkten wird von dieser Bestimmung abgesehen. Bei dieser rechtlich so scharf innegehaltenen Trennung von Großhandel und Kleinhandel bedurfte man natürlich fester Begriffsbestimmungen für beide. Wir finden denn auch zahlreiche Festsetzungen für den Mindestbetrag dessen, was noch als Großverkauf angesehen wurde;

beim Tuchhandel drückte namentlich der Verkauf nach der Elle den Beginn des Detailverkaufs aus, für den Großverkauf erscheint als Maß das „Stück“, der „Terling“ oder das „Fardel“.

Von großer Bedeutung für die Regulierung des gesamten Handelsbetriebes war ferner die Öffentlichkeit des Kaufs und Verkaufs. Auf öffentlichem Markte, in den dort von der Stadt oder den Verbänden errichteten Ständen sollte sich das gesamte Handelsgeschäft vollziehen, den Mittelpunkt bildete die Stadtwage, die wohl keiner Stadt fehlte, allerdings aber für den größeren Handelsbetrieb oft unzulänglich war. Es erweckt eigentümliche Vorstellungen, wenn wir hören, daß die Wägevorrichtungen einer so bedeutenden Handelsstadt wie Konstanz so unvollkommen waren, daß man nur Gewichte im Gesamtbetrage von 5—7 Zentnern hatte, so daß man bei schwereren Waren alle möglichen Sachen, wie Steine, Stahlballen, Bretter mit auf die Wagschale legte, die dann erst wieder zurückgewogen werden mußten — ein zeitraubendes und ein wirklich genaues Wiegen mindestens sehr erschwerendes Verfahren.

Eine meist sehr sorgfältig und streng gehandhabte Marktpolizei sorgte für die Aufrechterhaltung der Vorschriften für den Marktverkehr. Nach zwei Richtungen hin sah man sich indessen genötigt, von dieser Öffentlichkeit des Handels auf dem Markte abzusehen. Einmal konnte weder der kleine Handwerker noch der Krämer seine Waren immer zu Markte bringen — beiden wurde daher der Verkauf in der Werkstatt und im Laden des Hauses gestattet, namentlich auch wohl deshalb, weil der Verkauf sich nicht auf die Marktstunden beschränken ließ. Anderseits bot aber auch für den Großhandel zureisender Kaufleute der Markt nicht immer die genügenden Stätten — man mußte ihnen meist erlauben, ihre Waren in den Herbergen, wo sie einkehrten, auszulegen und zu verkaufen. Indessen haben wenigstens die größeren Städte auch hier Öffentlichkeit und dadurch genaue Kontrolle zu erzielen gesucht durch die Errichtung von Kaufhäusern, die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts namentlich in den Städten am Rhein — das älteste ist 1317 in Mainz nachweisbar — erscheinen. Ursprünglich für die ortsfremden Kaufleute bestimmt, wurden sie allmählich auch für den Engroshandel der Bürger von Wichtigkeit. Zweifellos bedeuten sie gerade dafür einen wesentlichen Fortschritt, boten sie doch viel größere Garantien für Sicherheit und Bequemlichkeit der Lagerung, Leichtigkeit des Verkehrs mit den Behörden. Auch

das kaufende Publikum hatte verschiedene Vorteile dadurch: wieviel übersichtlicher ließen sich hier die Waren auslegen als in den engen Herbergen, und wieviel besser war die Auswahl in dem Kaufhause, wo die verschiedenen Händler nebeneinander ihre Ware feilboten. Zweifellos haben solche Kaufhäuser anregend und belebend auf Handel und Verkehr gewirkt. Und solche Anregungen taten ja freilich not gegenüber den zahlreichen Beschränkungen und Schwierigkeiten, denen der Handel unterlag.

Kapitel 3.

Die Organisation des Binnenhandels.

Wollen wir uns ein Bild davon machen, welchen Mühen und Schwierigkeiten der Kaufmann ausgesetzt war, der in deutschen Landen auf Handel auszog, so müssen wir zunächst wieder auf die politischen Zustände hinweisen. Da ist vor allem die Tatsache von Bedeutung, daß den fürstlichen Gewalten Deutschlands während des Mittelalters der Begriff einer wirklichen Handelspolitik durchaus fremd geblieben ist. Bei den Maßnahmen der deutschen Könige, die den Handel beeinflussen, vermissen wir fast immer den wirtschaftlichen Gesichtspunkt. Wo sie die für den Handel so bedeutsamen Rechte des Zolles und der Münze Fürsten und Städten verleihen, handelt es sich meist um politische Maßnahmen; sie wollen durch diese Vergebungen die Beschenkten politisch sich verbinden. Auch die städtefreundliche Politik einzelner Herrscher macht davon keine Ausnahme — sie wollen sich auf die städtischen Gemeinwesen gegenüber den territorialen Gewalten stützen. Deswegen nehmen wir auch so oft ein Hin- und Herschwanken zwischen Begünstigung und Unterdrückung städtischer Freiheit wahr, je nach der augenblicklichen politischen Konstellation. Keine Zeit ist dafür charakteristischer als die der staufischen Kaiser. Selbst vor schweren Schädigungen des Handels durch Handelssperren und Handelsinterdikte sind die Kaiser nicht zurückgeschreckt, um ihre politischen Ziele zu erreichen; charakteristisch ist in dieser Hinsicht der Versuch Kaiser Sigismunds, den gesamten Handel Venedigs mit Deutschland lahmzulegen, um die politische Macht dieser Stadt zu brechen, ein Versuch, der allerdings an der Macht und dem Zusammenhalt der oberdeutschen Kaufleute scheiterte. Wir werden daher auch bei einzelnen wohltätigen Maßnahmen deutscher Kaiser, bei denen die

politischen Gründe uns nicht sofort ins Auge springen, nicht ohne weiteres geneigt sein, bei ihnen das Vorhandensein eines weiteren Horizontes in handelspolitischer Hinsicht anzunehmen, wie etwa bei dem Kampfe Albrechts I. gegen die rheinischen Kurfürsten um die Einschränkung der Rheinzölle oder der Gewährung von umfangreichen Zollfreiheiten, wie sie Ludwig der Bayer Nürnberg, Karl IV. Augsburg verlieh. Daß eine Entwicklung handelspolitischer Einsicht während des Mittelalters mit dem Umfange und der Bedeutung des Handels auch bei Deutschlands Kaisern stattgefunden hat, soll bei alledem nicht geleugnet werden, nur hielt sie mit diesen Faktoren nicht Schritt und betätigte sich niemals konsequent und dauernd. Neben den politischen Momenten spielt dann das finanzielle in den Maßnahmen der Kaiser eine bedeutende Rolle. Wenn wir während der zweiten Hälfte des Mittelalters wiederholt die Versuche wahrnehmen, den Rest königlicher Zollrechte zu wahren und durch Rückbildung zu vergrößern, so ist dafür allein der Gedanke an die Gewinnung finanzieller Erträge maßgebend gewesen. Auch die mehr und mehr sich ausbildende Selbständigkeit der Territorialfürsten brachte dem Handel wenig Förderung. Zwar können wir in den späteren Jahrhunderten des Mittelalters hier wohl eher Ansätze zu einer umfassenderen Handelspolitik beobachten; indessen ist auch sie zu sehr beherrscht von dem Gedanken, den Handel lediglich als ergiebige Finanzquelle zu betrachten. Daraus ergibt sich dann der engherzige Standpunkt, daß jeder Landesherr nur für den Handel seines Landes oder Ländchens sorgen wollte, den Nachbarn als Konkurrenten ansah und dessen Handel durch Zölle, Straßenzwang und andere Schikanen zu hemmen suchte, ein Zustand, der bei den vielen Hunderten selbständiger Territorien, in die das Deutsche Reich allmählich zerfiel, dem Handel recht erhebliche Hemmschuhe anlegen mußte. Anderseits darf freilich auch nicht übersehen werden, daß diese fürstliche Politik, um den Handel in das eigne Land zu ziehen, dahin gehen mußte, diesem Begünstigungen zuteil werden zu lassen, die ihm innerhalb des fürstlichen Gebietes eine gewisse Freiheit und Sicherheit gaben.

Von einer Handelspolitik in größerem Umfange kann dennach nur bei den Städten selbst die Rede sein. Natürlich kommen dabei hauptsächlich nur die Städte in Betracht, die es auch zu einer gewissen politischen Selbständigkeit und Bedeutung gebracht haben, also vornehmlich die freien Reichsstädte, deren Zahl ja freilich gegen Ende des Mittelalters auch nicht unerheblich war; aber auch von

den Landstädten haben manche, oft in zähem Kampfe gegen ihre Landesherren, sich auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs selbständige Bedeutung zu wahren gewußt. Gewerbe und Handel bilden den Lebensnerv aller bedeutenderen Städte; am frühesten sind diese zu der Erkenntnis gekommen, daß deren Entwicklung mit der der städtischen Freiheit Hand in Hand gehe und daß beide nur durch Kampf nach außen, konsequente Pflege im Innern zu erreichen seien. Freilich ist die Handelspolitik der Städte im einzelnen abhängig von dem Verhältnis, in dem Gewerbe und Handel innerhalb eines Gemeinwesens zueinander stehen; wo eine Industrie so kräftig sich entwickelt hat, daß sie auch für den Export in größerem Maße arbeitet, wird das Bedürfnis nach einer weiterblickenden Handelspolitik stärker sein. Anderseits hat da, wo die Zünfte im Verlaufe des 14. und 15. Jahrhunderts das Stadtregiment sich erkämpfen, die Engherzigkeit der Gewerbetreibenden der Freiheit des Handels vielfach schwere Fesseln auferlegt. Also auch hier durchaus kein einheitliches Bild — wir sehen nach alledem, daß man im allgemeinen nicht mit Unrecht behaupten kann, daß der deutsche Handel sich nicht durch und unter, sondern trotz der politischen Verhältnisse entfaltet hat, jedenfalls ein Beweis, daß es dem deutschen Volke an Handelsgeist, an Zähigkeit und Energie nicht gefehlt hat. Ob aber Falke recht hat, wenn er meint, daß gerade nur unter solchen politischen Verhältnissen der Handel sich zu so hoher Blüte entfalten konnte, muß doch zweifelhaft erscheinen, namentlich, wenn man im Auge behält, wie kurz verhältnismäßig die Blütezeit des deutschen Handels war. Daß ihm der Rückhalt an einer starken, einheitlichen Staatsmacht gefehlt hat, ist ihm schließlich doch zum Verhängnis geworden. Die Hauptschwierigkeit, die jeder Handel in größerem Umfange und auf weitere Entfernungen zu überwinden hat, ist die des Transportes. Er ist abhängig von den Wegen, von den Transportmitteln und von dem Zustande der öffentlichen Sicherheit. Gerade auf allen diesen Gebieten aber tritt uns das Fehlen einer kräftigen, einheitlichen staatlichen Fürsorge im Mittelalter ganz besonders lebhaft entgegen. Im Verhältnis zu den hochentwickelten Leistungen des römischen Kaiserreiches erscheinen die das gesamte Transportwesen beherrschenden Zustände des Mittelalters nicht nur in Deutschland als ein ungeheuerer Rückschritt. Das zeigt sich in erster Linie in dem Zustande der öffentlichen Straßen. Wir haben gesehen, in wie vorzüglicher Weise die Römer auch den eroberten Gebieten einen

technisch hochentwickelten Straßenbau zugute kommen ließen; schon in der Hinsicht zeigt das Mittelalter einen vollkommenen Rückschritt. Zwar hat das deutsche Straßennetz rein quantitativ genommen sich im Laufe des Mittelalters recht lebhaft entfaltet; mit dem Beginn der großen Rodungen vom zehnten Jahrhundert ab durchziehen Pfade die bis dahin oft wegelose Wildnis nach den verschiedensten Richtungen hin; mit dem Aufblühen städtischen Verkehrs und Handels nehmen sie an Umfang und Ausdehnung zu, und am Ausgange des Mittelalters vermitteln von Süden nach Norden, von Ost nach West zahlreiche Straßenzüge den Verkehr. Aber das rosige Bild, das wir uns danach von dem deutschen Straßenwesen machen könnten, bekommt sofort eine andere Färbung, wenn wir nach dem Zustande dieser Straßen forschen. Da dürfen wir uns nicht täuschen lassen durch die prunkenden Namen, die uns entgegentreten, wenn uns die Heer- oder Königsstraßen aufgezählt werden: der Straßenbau stand technisch im Mittelalter auf der denkbar tiefsten Stufe. Vielfach waren diese Wege nichts anderes als festgefahrene und festgetretene Geleise; durch Aufschütten von Steinen und Erde suchte man gelegentlich Wegebesserungen auszuführen, aber an einen festen Unterbau, wie ihn die Römer ausgeführt hatten, scheint man nach den bisherigen Untersuchungen im Mittelalter kaum gedacht zu haben. Es erweckt eine eigentümliche Vorstellung von dem Zustande der Straßen, wenn uns berichtet wird, daß auf einer der verkehrsreichsten Straßen in der Nähe von Frankfurt a. M. noch in einer späteren Zeit des Mittelalters sich ein solch tiefes Loch hatte bilden können, daß darin nacheinander drei Wagen mit Wein verunglückten, ein Knecht in dem Sumpf ertrank und 500 Wellen Reisig nötig waren, dieses Loch notdürftig zu beseitigen. Die Schuld an diesem Zustande der Straßen trifft einmal die Gleichgültigkeit der Obrigkeit gegen diese Verhältnisse. Obwohl das Recht an den öffentlichen Wegen als Regal galt, so läßt sich doch während des ganzen Mittelalters keine umfassendere Fürsorge der Kaiser für das Straßenwesen nachweisen, und auch da, wo dieses Regal in die Hände der Territorialherren gelangte, läßt sich im allgemeinen das gleiche sagen. Ja meist ging deren kurzsichtige Politik, namentlich da, wo es sich um kleinere Territorien oder auch Grundherrschaften handelte — denn auch solche hatten für den Kreis ihres Besitzes vielfach das Recht an den Straßen — dahin, den Zustand der Straßen nicht zu gut werden zu lassen. Denn je langsamer der Verkehr vor sich ging, desto besser

für den betreffenden Herrn der Straße, desto größer waren nämlich seine Einnahmen durch das notwendige freie Geleit, den Bedarf an Vorspann, ja mittelbar auch durch die häufigere Einkehr, die in seinem Gebiete nötig wurde. Und verunglückte auf einer Straße ein Wagen oder ein Lasttier durch Umstürzen, so erhob der Herr der Straße, gestützt auf die Grundruhr, eine der schändlichsten Erfindungen des Mittelalters, den Anspruch auf alle Waren, die bei diesem Unfall den Boden berührt hatten. Freilich, gegen diese geradezu zur Verwahrlosung der Straßen herausfordernde und dem Straßenraub gleichkommende Bestimmung haben die Städte immer und immer wieder gekämpft, und die Kaiser haben sich hier auf ihre Seite gestellt; trotzdem ist es während des Mittelalters nicht gelungen, dieses Unwesens völlig Herr zu werden. Und wenn es den Kaufleuten wenigstens noch freigestanden hätte, sich selbst die Wege zu wählen, die schlimmsten zu vermeiden. Aber selbst diese Möglichkeit war ihnen durch den Straßenzwang eingeengt — durch königliche oder landesherrliche Verleihung war der öffentliche Verkehr namentlich für die Fremden auf ganz bestimmte Wege beschränkt; selbst die Städte haben von dieser Politik des Straßenzwanges für ihr Handelsinteresse vielfach Gebrauch gemacht. Der Grund dafür lag hauptsächlich in der Sicherung der Zolleinnahmen, von denen später im Zusammenhang mit dem gesamten Zollwesen die Rede sein soll. Recht schwierig gestaltete sich unter diesen Umständen das Transportwesen. Das Haupttransportmittel war während des ganzen Mittelalters der zwei- oder vierrädrige Karren; der Bau der Wagen richtete sich vielfach nach der Gegend — meist waren es lange, nicht hohe Karren; um der Gefahr des Umstürzens vorzubeugen, hatte man niedrige Räder, die aber natürlich die Fahrt verlangsamten. Auch das Lasttier hat in der Ebene, namentlich aber im Gebirge dauernd Verwendung gefunden. Das Fuhrmannswesen, ursprünglich vielfach aus grundherrlichen Frondiensten hervorgegangen, organisierte sich während des Mittelalters fast überall in korporativen Verbänden und gewährleistete dadurch eine gewisse Sicherheit und Stetigkeit des Verkehrs. In Anbetracht der geschilderten Zustände überraschen uns die Verkehrsleistungen. Man hat für das 12. und 13. Jahrhundert für Heeresmärsche Durchschnittstagesleistungen von 20—30 km, für die Reisen Privater 40—45 km berechnet; die Transportzüge der Fuhrleute dürften freilich erheblich langsamer vorwärts gekommen sein — immerhin darf man

es als tüchtige Leistung ansehen, wenn man Magdeburg von Braunschweig in zwei Tagen, von Berlin in drei Tagen erreichte; auch daß Transporte von Wien nach Breslau zehn Tage bedurften, erscheint uns bewundernswert.

Bei dem Zustande der Straßen gewann der Verkehr zu Wasser eine erhöhte Bedeutung. Es ist schon früher darauf hingewiesen, wie man sich auch die kleinen Wasseradern bis weit hinauf ins Quellgebiet zunutze zu machen suchte: Flüsse, die heute keinen nennenswerten Verkehr haben, wurden damals ausgiebig benutzt, die Fulda bis weit hinauf, ebenso die Sieg und die Lippe wenigstens in ihrem Unterlauf dienten dem Schiffsverkehr, ebenso Inn und Isar. Auch hier freilich hat das Mittelalter wenig für technische Verbesserung der Wasserstraßen getan, von Stromregulierungen, Maßnahmen gegen Versanden hören wir nichts, während wir es als eine der Haupttaten königlicher wie landesherrlicher Fürsorge auf dem Gebiete des Verkehrswesens rühmen können, daß man sich namentlich in der späteren Zeit des Mittelalters den Bau steinerner Brücken angelegen sein ließ. Auch vom Kanalbau, dem wichtigsten Mittel, den Verkehr auf den Wasserstraßen zu heben, ist im Mittelalter noch kaum die Rede; der Stecknitzkanal, die Verbindung der Trave mit der Elbe, ist eigentlich die einzige nennenswerte Leistung Deutschlands auf diesem Gebiete. Neben dem Mangel an Erkenntnis von der Bedeutung des Kanalbaus, der politischen Zersplitterung, die solchen Unternehmungen nicht günstig war, kommt hier aber auch die technische Unbeholfenheit in Frage; man verstand größere Niveauunterschiede nicht zu überwinden; die Kammerschleuse, die das ermöglicht, ist erst eine Erfindung des 15. Jahrhunderts.

Bei der Bedeutung, die der Verkehr auf den Wasserstraßen hatte, finden wir im Laufe des Mittelalters auch hier ein geregeltes Transportwesen sich entwickeln; vor allem im Gebiet des Rheins und der Donau tritt uns seit dem 13. Jahrhundert eine organisierte Schiffahrt entgegen. Namentlich zwischen bedeutenderen Handelsplätzen entwickelte sich eine solche. So verkehrten seit dem 14. Jahrhundert zwischen Frankfurt und Mainz täglich zwei Marktschiffe. Dienten sie auch in erster Linie dem Personenverkehr, so wurden sie doch weiterhin auch der Beförderung von Briefen und Waren nutzbar gemacht. Gerade in den größeren Städten an den beiden genannten Strömen bildeten sich förmliche Schifferzünfte, in deren Händen der regelmäßige Betrieb der Stromschiffahrt auch auf

weitere Strecken lag, anderseits war sie aber auch vielfach Sache der Landes- und Grundherren, und wurde von diesen dann oft noch in der Form des Frondienstes unterhalten. Auf der Isar, wo durch die Handelszüge von Venedig aus viele Waren sich bequem auf dem Wasser befördern ließen, entstand durch die Initiative Nürnberger und Münchener Kaufleute ein organisierter Flößereibetrieb.

Die Fahrzeuge für die Flußschiffahrt waren plump und roh gearbeitet, dem Auflaufen waren sie leichter ausgesetzt, freilich auch Erschütterungen mehr gewachsen.

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß das spätere Mittelalter auch die Keime zu einem geregelten Postverkehr entwickelt hat durch den Betrieb geordneten Botendienstes, den zuerst Kaufleute, dann auch Städte einrichteten; reitende Boten verkehrten schon im 14. Jahrhundert zwischen Venedig—Regensburg, Nürnberg, Ulm und Augsburg, um Briefe und Wertsendungen zu übermitteln. Durch den regelmäßigen Wechsel der Pferde an bestimmten Punkten, später auch durch einen solchen der Boten selbst, also durch regelrechten Relaisdienst, erzielte man schon eine erhebliche Geschwindigkeit. Deshalb erscheint der Kaufmann vielfach auch am frühesten in dem Besitz der politischen Neuigkeiten; die ältesten Spuren des Zeitungswesens knüpfen an diese kaufmännischen Botensendungen an. Auch städtische Boten finden sich seit dem 14. Jahrhundert; für Breslau sind solche aus den städtischen Ausgaben für 1388 nachweisbar. Machte die Beschaffenheit der Straßen dem Kaufmann des Mittelalters für den Transport größerer Warenmengen namentlich auf weitere Entfernungen große Schwierigkeiten, so erwuchsen ihm doch viel lästigere Hemmnisse im Laufe des Mittelalters durch das immer mehr sich ausgestaltende Zollwesen. Wir haben dessen Anfänge schon im Frankenreiche wahrgenommen, aber erst das spätere Mittelalter hat es in einer Weise ausgebildet, die es zu einem schweren Hemmschuh für den Handel machte, so daß Reaktionen dagegen schließlich die schädlichsten Auswucherungen zu beseitigen suchten. Es ist neuerdings auf den grundlegenden Unterschied des mittelalterlichen Zollwesens vom römischen Steuersystem hingewiesen worden, so daß jenes nicht auf dieses zurückgeführt werden darf. Der wesentliche Unterschied ist darin zu sehen, daß das römische Steuersystem wesentlich den Charakter der direkten Besteuerung trägt, während das mittelalterliche Zollwesen sich aus der Idee der Gebühr herleitet, die zu leisten ist

für Benutzung einer Einrichtung des Handels und Verkehrs. Der Zoll stellt sich uns demgemäß in drei Hauptformen dar: dem Wege- und Brückenzoll, dem Handels- und Durchfuhrzoll und dem Marktzoll. Der Gedanke ist fast überall ursprünglich der gleiche, daß dieser Zoll nur einen Entgelt darstellen soll für die Einrichtungen, die der Zollinhaber zur Erleichterung des Handels und Verkehrs trifft. Am deutlichsten tritt uns das zunächst beim Wege- und Brückenzoll entgegen: wer die Straße in Ordnung hält, für ihre Sicherheit sorgt, nimmt dafür das Recht in Anspruch, von deren Benutzern eine Abgabe zu erheben. Auch bei dem Marktzoll läßt sich dieser Gebührencharakter noch deutlich erkennen, insofern es sich bei ihm auch zunächst handelte um eine Abgabe für Benutzung der Markteinrichtung, der Verkaufsstände, Wage u. a. Der Durchgangszoll hingegen, seinem Wesen nach ein Mittelding zwischen Markt- und Wegezoll, doch diesem letzteren ursprünglich näherstehend, hat frühzeitig einen rein finanziellen und handelspolitischen Charakter angenommen.

In der Entwicklung des deutschen Zollwesens spiegelt sich die politische Entwicklung des Reiches ganz besonders deutlich wider. Das Zollrecht gilt durchaus als königliches Hoheitsrecht und ist als solches formell durch das ganze Mittelalter festgehalten worden, ganz besonders energisch hat Friedrich I. diese Auffassung vertreten. Tatsächlich aber ist es mit diesem Regal genau so gegangen wie mit fast allen anderen Hoheitsrechten: durch ausgedehnte Verleihungen und Verschenkungen ist es aus der Hand der Kaiser allmählich in die der Territorialgewalten, der Fürsten und Städte bis hinab zu den kleineren Grundherren übergegangen, und die im späteren Mittelalter auftauchenden Versuche, dieses wichtige Hoheitsrecht dem Königtum zu erhalten und zurückzuerobern haben keine größeren Erfolge gehabt. Wichtig erschien dieses Zollrecht im späteren Mittelalter aber hauptsächlich als ansehnliche Einnahmequelle. Denn mehr und mehr ist den Zollinhabern der Gedanke abhanden gekommen, daß der Zoll den Handel und Verkehr fördern solle, insofern die Abgaben auch wieder in seinem Interesse verwandt wurden. Statt dessen erscheint das Zollrecht seinem Inhaber nur noch als Geldquelle, die dem Handel natürlich eine um so drückendere Last wurde, je zahlreicher durch die kurzsichtige Politik der Kaiser die Zollverleihungen wurden. Namentlich eine der wichtigsten Verkehrsstraßen, der Rhein, hat unter den stets wachsenden Zollstätten, deren man im 14. Jahrhundert weit über

ein halbes Hundert zählte, schwer zu leiden gehabt, denn gerade die geistlichen Kurfürsten haben die Königswahlen ausgiebig benutzt, um hier ihr Schiffchen ins Trockene zu bringen. Deutlich schildert diesen Zustand der Erlaß Kaiser Albrechts I., der den löblichen Versuch unternahm, das Zollunwesen auf dem Rhein abzustellen. „Die Blindheit, die Habsucht, die Unredlichkeit", sagt er in diesem Erlaß (nach F a l k e , Gesch. d. deutsch. Zollwesens. S. 40 f.), „hat einige bis zur Frechheit verleitet, daß sie sich unterstehen, mit ausgesuchter Arglist an sich zu reißen, was ihnen doch von Rechts wegen untersagt ist. Die Kurfürsten von Koeln, Mainz, Trier, Herrn und Adlige des römischen Reichs haben Zölle, die ihnen von alters her zustehen, unmäßig erhöht und neue den Untertanen des Reichs gegen alles Recht auferlegt". Wenn es damals auch dem Kaiser gelang, die übermütigen rheinischen Herren niederzuwerfen, so hat er damit doch keinen dauernden Erfolg erzielt, da seine Nachfolger nicht auf seinen Bahnen weiterschritten. Bittere Klagen ertönten daher fort und fort über das Zollunwesen. Die am Anfang des 15. Jahrhunderts unter dem Titel „Die Reformation des Kaisers Siegmund" pseudonym erschienene Schrift klagt darüber: „Man soll wissen, daß alle Länder gar schwerlich übersetzt sind mit Zöllen." „Es mag sich schier ein Land des andern nicht trösten noch zu statten kommen." „Nun nehmen Geistliche und Weltliche übermäßigen Zoll wider Gott freventlich."

Auch die S t ä d t e sind früh durch königliche Verleihung in den Besitz des Zollrechts gekommen; zunächst den Marktzoll, aber auch die anderen Arten haben sie in ihre Hände gebracht. Die s t ä d t i s c h e Z o l l p o l i t i k nun hat im Laufe des Mittelalters mannigfache Wandlungen durchgemacht und sich auch nicht überall gleichmäßig vollzogen. Der ältere Gedanke ist der, daß das, was auf dem Markte zum unmittelbaren Verbrauch verkauft wird, von Zoll frei ist. Später macht sich vermutlich unter dem Einfluß der zunftmäßigen Anschauungen mehr und mehr ein engherziger Zug bemerkbar, der den Fremden möglichst vom Markte ausschließen oder ihn wenigstens beschränken will, seine Waren daher durchgehends mit Zoll belegt, ihm den Verkauf nur zu bestimmten Zeiten und nur mit Bürgern der Stadt erlaubt. Diese Engherzigkeit steigert sich bis zu direkten Einfuhrverboten bestimmter Waren, um das heimische Gewerbe zu schützen. Mit dieser Auffassung durchkreuzt sich nun aber eine andere, die uns im S t a p e l r e c h t und S t a p e l z w a n g entgegentritt. Wie in dem oben erwähnten

Straßenzwang, an dem sich vielfach auch die Städte beteiligten, sich das Bestreben kundgab, die Warenzüge an gewisse Straßen zu binden, so zeigt sich in dem Stapelrecht die Absicht, die Kaufleute zur Lagerung ihrer Waren an bestimmten Orten zu zwingen. Auch hier handelt es sich vielfach wie beim Straßenzwang um eine fiskalische Maßregel, man will sich dadurch Lagerungs- und Durchgangszölle sichern. Wenn damit aber vielfach der Zwang verbunden war, am Orte des Stapels die Waren eine bestimmte Zeit, meist drei Tage, zum Verkauf zu bieten, so haben wir darin doch eine handelspolitische Maßnahme zu sehen zugunsten der Deckung des heimatlichen Marktes mit fremden Waren. Eine ganz eigenartige Anschauung der städtischen Handelspolitik tritt uns in den Ausfuhrzöllen, einer Gruppe der Marktzölle, entgegen. Natürlich beziehen sie sich auch wieder nur auf die fremden Kaufleute und zwar entweder in der Form, daß dem Fremden die Ausfuhr der von ihm selbst eingeführten Waren durch den Zoll erschwert wird oder daß ihm auch die Ausfuhr der in der Stadt hergestellten Produkte gehindert wird. In ersterem Falle bezweckte man eine möglichst reichliche Versorgung des eigenen Marktes, in letzterem aber wollte man verhindern, daß der Fremde dem Einheimischen Konkurrenz mache im Eigenhandel und Export. Die Ausfuhrzölle waren daher meistens auch höher als die Einfuhrzölle. Diese städtische Zollpolitik ist indessen für den Handel doch nie so drückend geworden wie das Zollunwesen der Territorialherren. Denn einmal hat man für gewisse Zeiten Erleichterungen eintreten lassen und anderseits hat die weiterschauende Handelspolitik der großen Verkehrszentren sich allmählich von diesen Schranken in größerem Umfange zu befreien gewußt. Frühzeitig haben nämlich die Jahrmärkte eine Ausnahmestellung eingenommen. Auf ihnen hatte der fremde Kaufmann viel mehr Bewegungsfreiheit: Zollfreiheit, das Recht nicht nur mit Bürgern, sondern auch mit andern Fremden zu handeln, Freigabe des Kleinverkaufs, im wesentlichen also Gleichstellung des Fremden mit dem Bürger. Wir können uns daher denken, welche Bedeutung für manche Städte die Jahrmärkte bekommen haben; hier strömte dann während der Markttage die Bevölkerung der ländlichen Umgebung zusammen, und die Warenzüge der Kaufleute richteten sich nach Möglichkeit danach, von Jahrmarkt zu Jahrmarkt zu ziehen. Aus diesen Jahrmärkten sind dann die Messen erwachsen. Das Prinzip ist im wesentlichen das gleiche wie beim Jahrmarkt: Erleichterung des Handels für die Fremden,

und der Unterschied ist zunächst mehr ein quantitativer: wo der Zuzug der fremden Kaufleute eine solche Ausdehnung annimmt, daß er einen internationalen Charakter gewinnt, da wächst der Jahrmarkt zur Messe empor. Auf deutschem Boden tauchen solche Messen seit den Tagen Friedrichs II. auf, zunächst wiederum am Rhein; auch die Stadt, deren Messe alle anderen deutschen überflügelt hat, geht vielleicht auf Verleihung dieses Herrschers zurück: die von Frankfurt a. M. Sie allein hat sich seit dem 15. Jahrhundert zu internationaler Bedeutung erhoben, während andere wie die in Worms und Speyer nur eine kurze Blüte gehabt, manche wie die von Nürnberg und Leipzig es doch zunächst im Mittelalter nicht über eine lokale Bedeutung gebracht haben.

Den Versuch, in umfangreicherer Weise die Zollbelästigungen zu beseitigen, haben namentlich die Städte gemacht, die einen regelmäßigen Export nach bestimmten Richtungen hin hatten. Es kam frühzeitig zu der Festsetzung von Zollfreiheiten zwischen verschiedenen Städten; diese garantierten den Kaufleuten gegenseitig Freiheit von allen Abgaben, wenn eine solche Abmachung freilich auch als widerruflich galt und in symbolischer Weise in jedem Jahre erneuert werden mußte, da jeder Zollinhaber sein Zollregal sorgfältig wahrte und darauf bedacht war, daß aus der Ausnahme keine Regel würde. Meist vollzog sich die Erneuerung der Zollfreiheit unter Überreichung von Geschenken, die einen symbolischen Charakter trugen, wie die eines Handschuhs und eines Stabes, oder auf die wichtigsten Waren hinwiesen. Goethe hat uns in Dichtung und Wahrheit ja aus den Erinnerungen seiner Kindheit erzählt, wie in dem Pfeifergericht seiner Heimatstadt Frankfurt solche altehrwürdige Formen sich bis in die Neuzeit hinein gerettet haben.

Solchen Zolleinigungen haben auch die Kaiser vielfach wohlwollend sich erwiesen; man kann es als eine der wenigen bedeutsamen handelspolitischen Taten deutscher Kaiser im Mittelalter bezeichnen, wenn Ludwig der Bayer die Zollfreiheit Nürnbergs mit mehr als 70 Städten bestätigte, Karl IV. Augsburg eine solche für alle Reichsstädte verlieh.

Die Form, in der die Zölle erhoben wurden, war sehr verschiedenartig. Für Wege- und Durchgangszölle hatte man meistens den Stücktarif nach Wagen- und Schiffslasten, im späteren Mittelalter differenzierte man auch genauer nach der Größe der Schiffe und Wagen. Der Marktzoll zeigt die verschiedenartigsten Formen; auch hier finden wir die Mengenzölle und zwar in Form des Natural-

zolls, d. h. der Abgabe eines gewissen Quantums der Ware, die übrigens auch bei den Wege- und Durchgangszöllen das übliche war. Daneben findet sich der Wertzoll; häufig ist der Satz vier Pfennige für ein Pfund, mit zunehmendem Geldverkehr tritt hier der Geldzoll an die Stelle des Naturalzolls. Die Anwendung spezifischer Zölle nach Stück und Gewicht hat man zwar versucht, aber man ist nicht weit damit gekommen; neben Nahrungsmitteln und Getränken, Vieh, Holz, einigen Rohstoffen hat man einige Ganz- und Halbfabrikate spezialisiert, die große Menge der Kramwaren aber ist doch immer dem Zoll auf Transportmittel und dem allgemeinen Wertzoll unterworfen geblieben. Zolltarife sind aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands und aus den verschiedensten Zeiten des Mittelalters auf uns gekommen; einige wenige Proben mögen genügen, um das eben Dargestellte zu belegen. In den 1104 von Heinrich IV. bestätigten Zollsätzen des Klosters St. Simeon am Rhein wird festgesetzt, daß die von der Mosel kommenden Schiffe einen ehernen Kessel und ein gewisses Quantum Wein zahlen müssen, die rheinaufwärts von Flandern und Antwerpen kommenden dagegen ein Widderfell, zwei Käse, zwei Maß Wein. In diesen Zollsätzen zeigt sich also deutlich, mit welchen Waren hier hauptsächlich gehandelt wurde. In dem Stadtrecht von Freiburg, gleichfalls aus dem Anfang des 12. Jahrhunderts, haben wir genaue Zollsätze; Wein, Salz, Getreide werden nach Saumlasten zu einem Pfennig oder einem Heller verzollt, Gemüse, Öl, Wachs, Felle, Eisen, Wolle zahlen vier Pfennig vom Pfunde, Gemüse und Nüsse werden nach dem Malter, Holz, Stroh, Bauholz nach Wagenlasten verzollt.

Endlich ist hier kurz noch des Zustandes von Münze, Maß und Gewicht zu gedenken, der ja für den Handel von der größten Bedeutung ist. Wir, die wir meist schon groß geworden sind unter der Wohltat eines einheitlichen Münz-, Maß- und Gewichtssystems, vermögen uns kaum noch eine Vorstellung zu machen von den Schwierigkeiten, die dem Handel und Verkehr noch vor 50 Jahren aus der Fülle verschiedener Systeme erwuchsen, die damals in den deutschen Staaten herrschten. Und doch war dieser Zustand golden, wenn wir ihn an den Verhältnissen des Mittelalters messen. Mit keinem Regal haben Deutschlands Könige von früh an leichtfertiger gewirtschaftet als mit dem Münzregal, das sie nicht nur den Territorialherren, sondern auch den Städten in großem Umfange verliehen, vielfach zu dem ausgesprochenen Zwecke, dadurch den Markt-

verkehr zu heben. Suchte man anfangs noch die Prägung nach dem königlichen Münzfuße festzuhalten, so fiel diese Beschränkung auch sehr bald fort, und nun entstand eine Buntscheckigkeit und Mannigfaltigkeit der Münzsorten und Münzsysteme, die schließlich dazu führte, daß jede nennenswerte Stadt ihr eigenes Münzsystem hatte. Und da zahlreiche Münzverschlechterungen das Mißtrauen gegen fremde Münzen steigerten, so kam es bald so weit, daß man im städtischen Handel Bezahlung nur noch in der Münze der Stadt annahm, wohl gar verlangte, daß diese Zahlung in der Münze neuesten Gepräges stattfinde. Häufige Münzverrufe von Münzen bestimmter Städte oder Territorien erhöhten für den Kaufmann die Schwierigkeit, sich von Stadt zu Stadt durch immer erneutes Umtauschen vor Schaden zu hüten. Erst allmählich haben einzelne Münzsorten und Systeme sich allgemeine Anerkennung errungen, namentlich die von Köln und Lübeck; im späteren Mittelalter dann die in Schwäbisch-Hall zuerst geprägte sehr bequeme kleine Münze, die nach ihrem Ursprungsort den Namen Heller erhielt.

Völlig überlassen blieb fast durchweg den Städten die Sorge für Maße und Gewichte, so daß auch hier ein buntscheckiges System sich entwickeln konnte, das dem Kaufmann höchst beschwerlich fallen mußte, um so mehr, als die Kunst des Rechnens bis in die Neuzeit hinein recht wenig entwickelt, es also kein leichtes war, bei der Verschiedenheit der Münz-, Maß- und Gewichtssysteme sofort zu berechnen, wieviel Verlust man durch die Zölle hatte — etwas, was für die Preisberechnung doch unbedingt notwendig gewesen wäre.

Nehmen wir, um das Bild von den Schwierigkeiten, denen der Handel jener Zeit unterlag, zu vervollständigen, noch die zahlreichen Klagen hinzu, die wir vernehmen über die Unsicherheit der Wege durch adlige und unadlige Wegelagerer, Strauchdiebe und Buschklepper, so werden wir gestehen müssen, daß Wagemut und Lust zum Gewerbe für den Kaufmann, der weithinaus seine Waren vertreiben wollte, unbedingte Erfordernisse waren, aber auch List und Verschlagenheit nicht selten notwendig waren, um ohne Verluste all die Schwierigkeiten zu überwinden. Nehmen wir nun aber wahr, daß trotz all dieser Beschwernisse der Handel doch gedeihen konnte, so wird man dem Deutschen Schwerfälligkeit und Ungeschick für diese Tätigkeit gewiß nicht nachsagen dürfen.

Kapitel 4.

Deutschlands Stellung im Welthandel.[1])

1. Süden und Westen Europas.

Die wirtschaftliche Stellung eines Volkes unter den Nationen der Erde hängt ganz vorzugsweise von seiner Teilnahme am Welthandel ab; die enge Beschränkung auf den Handel im eigenen Lande drückt ein Volk stets auf eine tiefere Stufe wirtschaftlichen und kulturellen Lebens hinab gegenüber den Nationen, die regen Anteil nehmen an dem Welthandel, ihm wohl selbst Wege und Bahnen weisen und neu erschließen. Erst wenn wir daher den Anteil uns klar zu machen suchen, den unser deutsches Volk während des Mittelalters am Welthandel genommen hat, werden wir einen Einblick in Umfang und Bedeutung des deutschen Handels überhaupt gewinnen. Es entspricht dabei natürlich dem Gange der Entwicklung einer aus den einfachen Verhältnissen eines Naturvolkes sich allmählich zu höherer wirtschaftlicher und geistiger Kultur emporarbeitenden Nation, daß die Beteiligung am Welthandel zunächst mehr passiv ist, insofern das Volk die Waren des Welthandels sich durch Fremde übermitteln läßt. Es setzt stärkeres Bedürfnis nach diesen Produkten, bedeutendere Überschüsse der Eigenproduktion und größere Unternehmungslust voraus, wenn dann ein Land auch aktiv in den Welthandel im Import und Export eingreift.

Auch im Mittelalter blieben die Länder der aufgehenden Sonne, die Levante, das Hauptziel des abendländischen Kaufmanns; Syrien, Kleinasien oder Cypern lieferten als Rohstoff die Baumwolle, daneben den geschätzten Zucker; vor allem aber waren es Indiens und Persiens Wohlgerüche und die zahlreichen Gewürze Südasiens, unter ihnen in erster Linie der Pfeffer, die die wichtigsten Handelsartikel ausmachten, daneben auch die köstlichen Gewebe des Orients.

Wandelt hier der Welthandel meist auf uralten Bahnen, so ist es ein wesentlicher Fortschritt des Mittelalters, daß auch der Norden Europas in dessen Gebiet mit hineingezogen ist.

Die Ausdehnung vollzieht sich nur zum Teil in der Weise, daß von dem südlichen Gebiete des Welthandels gewissermaßen durch peripherische Erweiterung auch die nördlichen hereingezogen werden.

---

1) **Für dieses Kapitel ist zur Ergänzung zuzuziehen: M. G. Schmidt, Geschichte des Welthandels. ANuG Nr. 118.**

Daneben aber bildet sich im Norden ein zweites selbständiges Welthandelsgebiet, die Nord- und Ostsee mit ihren Randländern umfassend und in seinen letzten Ausstrahlungen bis an das Eismeergebiet, bis nach Archangelsk hinreichend. Zwischen diesen beiden Gebieten entwickeln sich dann allmählich von Osten und Westen her, zum Teil auch noch alte Handelswege benutzend, zum Teil auf neuen Wegen, Beziehungen, wenn sie auch erst am Ausgange des Mittelalters an einigen Punkten zu größerer Bedeutung sich entfalten. Deutschland vor allem schien durch seine Lage ganz besonders geeignet, die Vermittlerrolle zwischen diesen beiden Welthandelsgebieten zu übernehmen.

Richten wir unsere Blicke zunächst auf das wichtigste, das südliche Welthandelsgebiet. Bis in die Zeit der Kreuzzüge, also bis in das Hochmittelalter, erscheint Konstantinopel als der Mittel- und Ausstrahlungspunkt des Levantehandels, obwohl die Griechen selbst sich sehr wenig als tätige Kaufleute erwiesen. Aber die ausgezeichnete Lage der Stadt an dem Punkte, wo Asien und Europa sich am meisten einander nähern, an dem Kreuzungspunkte der großen Land- und Seewege nach dem Osten und Westen sicherten ihr doch auf lange Jahrhunderte hinaus die Rolle des gewaltigen Stapelplatzes der Waren des Orients und damit auch des „Sammelpunktes der Kaufmannschaft des ganzen Abendlandes" (Heyd I, 65), die nun den Aktivhandel übernahmen, zu dem es den Griechen selbst an Unternehmungsgeist fehlte. Von Konstantinopel aus nun führte noch immer die alte Handelsstraße zur Ostsee, aber sie führte durch rein slawisches Gebiet, und ob auf diesem Wege auch Deutschland die Waren des Morgenlandes zugegangen sind, muß mindestens zweifelhaft erscheinen. Möglich ist immerhin, daß an den Grenzmärkten der Elb- und Saalelinie durch Vermittlung der Slawen auch manches eingetauscht ist, was seine Heimat im fernen Osten hatte. Wichtiger hätte für eine unmittelbare Handelsverbindung Deutschlands mit Konstantinopel die Donau werden können, ist sie doch der nächste und natürlichste Weg, der Mitteleuropa mit dem Orient verbindet. Man hat denn auch in der Tat früher einen schon für das zehnte und elfte Jahrhundert bestehenden Donauhandel angenommen und Regensburg zu dessen Mittelpunkt gemacht. Vergegenwärtigen wir uns indessen, daß gerade während dieser Jahrhunderte Ungarn von kriegerischen, dem Handel durchaus abgeneigten Völkern, wie Avaren und Ungarn bewohnt war, so würde schon aus diesem Grunde eine Handelsverbindung von

Regensburg zum Schwarzen Meere unwahrscheinlich sein; wir besitzen denn auch keinerlei Belege für einen nennenswerten Donauhandel auf weitere Strecken. Regensburg verdankt für diese Zeit seine Bedeutung mehr politischen Verhältnissen und vielleicht den Anfängen eines Handelsverkehrs mit Italien. Erst als seit der Mitte des elften Jahrhunderts die Ungarn dem Christentume gewonnen werden, öffnet sich ihr Land auch dem friedlichen Verkehr; seit jener Zeit gewinnt die Donaustraße für die Kriegszüge der Kreuzfahrer wie für den Handel Bedeutung, aber den Nutzen davon hat dann weniger Regensburg als Wien davongetragen, das namentlich im späteren Mittelalter durch sein rigoros gehandhabtes Stapelrecht jedem Donauhandel über sein Gebiet hinaus ein Ziel setzte. Von einer aktiven Beteiligung Deutscher an dem Handel mit Konstantinopel kann für die ältere Zeit bis zu den Kreuzzügen natürlich kaum die Rede sein; die gelegentliche Notiz, daß Otto der Große einmal einen Kaufmann mit einer Gesandtschaft nach Byzanz betraut, berechtigt weder zu dem Schlusse, daß dieser als „Großkaufmann" umfangreichen Handel mit Konstantinopel getrieben habe und noch viel weniger zu dem, daß derartiger Verkehr von Deutschland aus häufiger stattgefunden habe. Man darf nur daraus schließen, daß gelegentlich auch schon zu jener Zeit einmal ein unternehmender deutscher Kaufmann seine Handelsfahrten bis in jene Gegenden ausdehnte.

Die Kreuzzüge sind für die Entwicklung des mittelalterlichen Handels in mehr als einer Beziehung wichtig geworden. Bekanntschaft und Begehr in bezug auf die Waren des Orients wurden durch die in die Heimat zurückkehrenden Kreuzfahrer gesteigert; Handelsniederlassungen in den Häfen Syriens riefen ganz neue Beziehungen und Verbindungen der Hafenstädte des westlichen Mittelmeeres hervor; namentlich mit dem sogenannten vierten Kreuzzuge, dessen Ziel Konstantinopel wurde, sanken Ansehen und Bedeutung dieser Stadt rasch. Es tritt eine Verschiebung der Zentren des Welthandels von Osten nach Westen ein: Italien und in zweiter Linie Spanien übernahmen dessen Vermittlung. Amalfi, Pisa, Genua an Italiens Westküste, Venedig im Nordosten, Barcelona in Spanien werden nun die Führerinnen des Welthandels; im steten harten und rücksichtslosen Ringen miteinander suchen sie sich zu behaupten. Manche verschwinden bald, andere halten sich länger, alle überragt schließlich Venedig, daneben wissen Genua und Barcelona, wenn auch in weitem Abstande, ihren Platz

zu behaupten. Zugleich nimmt auch ein großer Teil des übrigen Italiens Teil an diesem Aufschwung, die Industrie, namentlich auf dem Gebiete der Textilwaren, entfaltet sich zu hoher Blüte; rascher und früher als irgend sonst in Europa vollzieht sich der Übergang zum Geldverkehr und Geldhandel; neben den genannten Küstenplätzen blühen Florenz, Lucca, Mailand empor. Und all diese Städte bedürfen und entwickeln einen lebhaften Export und Import. Wie sie mancherlei Rohmaterial, namentlich die Wolle, aus dem Norden Europas herbeiholen, so gebrauchen sie nicht nur für die Waren des Orients, sondern auch für die Produkte ihrer eignen Industrie einen weit größeren Markt als die Bedürfnisse der Apenninenhalbinsel erfordern. So muß denn ihr Blick naturgemäß auf die Nachbarländer Frankreich und Deutschland gerichtet sein. Jenes war ihnen verhältnismäßig leicht zugänglich: Marseille und Lyon hatten nie ihre Bedeutung als wichtige Mittelpunkte des Handels und Verkehrs verloren; von dort führten dann die Wege bis zur Kanalküste zu den blühenden Landschaften um die Rheinmündung — auch hier also schien der natürliche Zug wie dort im Osten Deutschland zu umgehen. Und in der Tat ist Deutschland erst verhältnismäßig spät auch von Italien her in umfangreicherer Weise in den Welthandel hineingezogen; auch im Westen hat Deutschland wohl länger schon durch fränkische Vermittlung die Waren des Morgenlandes erhalten, ehe sie ihm durch unmittelbaren Handelsverkehr in genügender Weise zuflossen.

Wenn auch auf der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens in Handel und Industrie, im Aufblühen zahlreicher städtischer Gemeinwesen, wie wir in den vorigen Kapiteln sie kurz zu schildern versucht haben, ferner auf der Hebung des gesamten geistigen Lebens und der aus alledem resultierenden Zunahme auch der materiellen Bedürfnisse die Entfaltung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland und Italien ganz wesentlich beruht, so kommt doch als notwendige Bedingung auch die Zahl und die Beschaffenheit der Verkehrsverbindungen in Frage.

Es ist eingangs darauf hingewiesen worden, daß schon zur Römerzeit manche der Alpenpässe, wie Brenner, Julier, Septimer bekannt und begangen waren; doch dienten sie natürlich wesentlich militärischen Zwecken, der Handelsverkehr war gering. Die Zeiten der germanischen Wanderungen hatten dann vollends diese Verbindungen unterbrochen, das Mittelalter mußte sie neu schaffen. Während das Altertum denn auch nur eine verhältnismäßig geringe

Anzahl von Alpenpässen kannte oder doch wenigstens nur benutzte, sind im Verlaufe des Mittelalters die meisten der auch heute noch wichtigen Pässe bekannt und zugänglich geworden. Durchwandern wir, um uns die Hauptverbindungen zwischen Italien und Deutschland zu vergegenwärtigen, die Alpen von Osten nach Westen hin, so finden wir, daß der heutzutage wichtigste Weg der östlichsten Alpen über den Semmering, der Wien mit dem Adriatischen Meere verbindet, erst verhältnismäßig spät durch die Bemühungen der österreichischen Herzöge in Aufnahme gekommen ist; er folgte dem Tale der Mur aufwärts bis Judenburg, ging von dort südlich nach Villach und benutzte dann weiter den schon den Römern bekannten Weg von Pontebba-Pontafel zum Tale des Tagliamento, um von dort Venedig zu erreichen. Seit dem 14. Jahrhundert wurde auch der Predilpaß hier im Süden eröffnet und für den Verkehr nach dem Nordrande des Adriatischen Meeres von Bedeutung. Der Brennerpaß, der kürzeste Weg von der Donaulinie und der oberdeutschen Hochebene nach Venedig, hat auch im Mittelalter schon seine volle Bedeutung gehabt. Von Norden her trat man bei Füssen in die Alpen ein, um ihn über Innsbruck zu übersteigen, während man dagegen von Süden her verschiedene Zugänge hatte; neben dem von Verona über Bozen und Brixen — Städte die dem Verkehr über die Alpen vorzugsweise im Mittelalter ihre Bedeutung verdankten, wie sie sich namentlich in den blühenden Bozener Märkten zeigte — wählten die Venetianer gern auch den Übergang von Cortina nach dem Pustertal, um in diesem westwärts gehend auf dem für sie kürzesten Wege den Brennerpaß zu erreichen. In dem für Deutschland in Betracht kommenden Teile der Westalpen beherrschen bis zum 13. Jahrhundert der Große Bernhard, der den westlichen Teil der oberitalienischen Tiefebene, weiterhin also Genua, mit dem Rhonetal und mit der Schweizer Hochebene in Verbindung setzt, ferner der Simplon und dann der Septimer, der namentlich für den Verkehr Mailands mit dem Bodenseegebiet, dem wichtigsten Ausstrahlungspunkt des westdeutschen Handels, in Frage kommt, durchaus den Verkehr. Die vordringende deutsche Kolonisation hat dann auch den Graubündner Pässen, namentlich dem Splügen, Leben und Bedeutung gegeben, sie ist's auch wohl, der wir die Eröffnung des wichtigsten aller westlichen Alpenpässe, des St. Gotthard, verdanken. Seine Bedeutung beruht vor allem darauf, daß er zuerst eine direkte Verbindung der oberrheinischen Tiefebene mit dem Mittelpunkte der Poebene herstellte, während

vorher „die paßreiche südlichere Kette des mittleren Alpenteils durch die paßlose nördlichere eingedeckt wurde", so daß „die nördliche Kette der Zentralmassive vom Ostfuß des Genfer Sees bis zu der Stelle, wo der Rhein das Längstal am Südfuße dieser nördlichen Kette verläßt, um nach Norden umzubiegen, eine unübersteigliche Mauer bildete, die der Wanderer umgehen mußte" (Schulte, S. 2 f.). Der Gotthard dagegen bildet einen natürlichen Querschnitt von Norden nach Süden, hier drängen sich die gewaltigen Bergmassen zu einem Massiv zusammen, so daß hier ein einmaliger Auf- und Abstieg zum Ziele führt. Dieser wichtige Paß nun blieb dem Verkehr verschlossen, so lange es nicht möglich war, die enge Schlucht des Reußtales oberhalb Göschenen in den Schöllenen zugänglich zu machen. Nach Schultes Ansicht, dem wir die Geschichte des Gotthardpasses verdanken, haben die Kolonisten von Urseren das Verdienst, wahrscheinlich lediglich, um eine lokale Verbindung herzustellen, durch die Erbauung der stiebenden Brücke etwa um 1220 den Paß dem Verkehr geöffnet zu haben; eine an Ketten und in den Fels verankerten Balken befestigte 60 m lange Galerie war es, die den Alpenverkehr in ganz neue Bahnen lenkte und all die anderen Alpenpässe des westlichen und mittleren Rheingebiets in den Schatten stellte.

Es ist natürlich, daß der Löwenanteil an den deutsch-italienischen Handelsbeziehungen im Mittelalter den oberdeutschen Städten zufällt, denn es darf hier gleich vorweg genommen werden, daß Verkehr zur See — also von den nördlichen Küsten Deutschlands nach Italien — wenn wir von den Niederlanden absehen — im Mittelalter kaum nachzuweisen ist, wie denn von vereinzelten und teilweise unsicher beglaubigten Fällen abgesehen, Deutsche sich mit eigenen Schiffen am Levantehandel überhaupt nicht beteiligt haben. Im 15. Jahrhundert hat dagegen die Hanse durch eine lübische Handelsgesellschaft einmal den Versuch unternommen, einen umfangreichen Handelsbetrieb von den Niederlanden her rheinaufwärts über Augsburg nach Venedig einzurichten, freilich ohne dauernden Erfolg. Im wesentlichen blieben Nord- und Süddeutschland für den auswärtigen Handel durchaus getrennte Gebiete. Von den oberdeutschen Städten gelangten namentlich durch den Handelsverkehr mit Italien Augsburg, Regensburg, Ulm und weiterhin Nürnberg zu hoher Blüte; im Westen war es das Becken des Bodensees und seiner nächsten Umgebung, wo nicht nur größere Städte wie Konstanz, sondern auch

kleinere Orte, wie Ravensburg nördlich des Sees und weiterhin Memmingen emporwuchsen. Basel bildete dann den Schlüssel zum Rheinhandel; das Tal dieses Stromes entwickelt sich nun zu dem großen deutschen Durchgangsgebiet zwischen dem Süden und dem Norden.

Die Waren des Handelsverkehrs zwischen Italien und Deutschland im einzelnen aufzuzählen erscheint überflüssig, für den Import sind es im wesentlichen all die Produkte, die wir als die des Levantehandels überhaupt kennen gelernt haben; über einzelne wird die Darstellung der Handelsbeziehungen zu den verschiedenen Handelszentren Italiens noch Aufschluß geben; bei dem Export Deutschlands handelte es sich ganz überwiegend um die Erzeugnisse der Textil- und Metallindustrie; auch manches Rohmaterial an Metallen, Fellen, Produkten der Landwirtschaft fand den Weg über die Alpen.

Sehr spärlich sind zunächst bis in die Mitte des elften Jahrhunderts unsere Nachrichten über einen Handelsverkehr zwischen Italien und Deutschland; aus dem Ende des zehnten Jahrhunderts stammt der älteste Zollkatalog der Alpenwelt für das Gebiet des Bischofs von Aosta; wir ersehen aus ihm, daß mancherlei Gegenstände kriegerischen Gebrauchs von Deutschland her nach Italien eingeführt wurden. Anderseits ist uns aus dem zehnten Jahrhundert der Gebrauch zahlreicher Gewürze, das Vorhandensein orientalischer Gewebe in Deutschland bezeugt, was auf Handelsverbindungen mit Italien schließen läßt; nachweisbar sind aus dieser ältesten Zeit italienische Kaufleute nur in Regensburg; indessen dürften Juden vielfach die Vermittler des Handels gewesen sein.

Aktiv erscheinen die Deutschen im Welthandel dann erst seit der Zeit der Kreuzzüge; Ende des zwölften Jahrhunderts finden wir deutsche Kaufleute in Mailand; in Genua handeln Deutsche schon früher mit Wolle und Hanfgespinst; 1228 erscheint dann zum erstenmal das Kaufhaus der Deutschen in Venedig, der fondaco dei Tedeschi. Umgekehrt hören wir, daß neben der stärker angewachsenen Niederlassung der Italiener in Regensburg, Mailänder Wolle und Tücher bis in die Gegend des Niederrheins einkaufen, doch scheint es, als ob im allgemeinen die Zahl der italienischen Kaufleute auf deutschem Boden weit geringer gewesen sei als umgekehrt. Die italienische Handelspolitik war viel mehr darauf gerichtet, den Seehandel völlig zu beherrschen, den weiteren Vertrieb

der Waren nach dem Festlande aber Fremden zu überlassen. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts entwickelt sich dann der Handel zwischen Deutschland und Italien zu seiner vollen Blüte; wie mit der Entfaltung deutschen Gewerbes Selbstgefühl und Wohlstand des deutschen Bürgertums wuchs und seine Bedürfnisse sich erhöhten, anderseits Deutschland dem Export auch größere Mengen von Produkten zu stellen vermochte, so erwachte auch mehr und mehr die Unternehmungslust deutscher Kaufleute, die wir nun zahlreich in allen bedeutenden Handelsplätzen Italiens finden bis in die Märkte Apuliens hin. Vier Punkte aber ziehen vor allen unsere Aufmerksamkeit auf sich: Venedig, Mailand, Genua und Florenz.

Venedig hatte sich mit zäher Energie durch rastlose Tätigkeit unter Anwendung politischer Klugheit und rücksichtsloser Härte im 13. Jahrhundert nicht nur zur „Königin der Adria" emporgeschwungen, sondern den Levantehandel in ihren Händen so gut wie monopolisiert. Unvergleichlich günstig war ihre Lage für den Verkehr mit Mitteleuropa; auf den kürzesten Wegen gelangten die Waren des Orients zur See bis fast an den Fuß der Alpen, um dann von dort in nordwestlicher oder nordöstlicher Richtung auf gangbaren Pässen das obere oder mittlere Donaugebiet zu erreichen. Mit keinem Hafenplatze des Mittelmeeres ist daher der deutsche Verkehr so umfangreich gewesen wie mit Venedig; hier allein hat der deutsche Kaufmann einen eigenen Kauf- und Herbergshof gehabt. Die Stadt Venedig freilich, die am Anfang des 13. Jahrhunderts den fondaco dei Tedeschi in schönster Lage der Stadt an der Rialtobrücke erbaute, verfolgte damit auch durchaus handelspolitische Zwecke. Denn hier mußte jeder deutsche Kaufmann absteigen, nur hier durfte er seine Waren lagern und verkaufen und das alles unter Aufsicht venetianischer Beamten, der sogenannten Sensale. Nur an Venetianer durfte der Deutsche verkaufen und nur von ihnen kaufen. Es sollte ferner der Deutsche nur deutsche Waren verkaufen, damit der venetianische Handel nicht geschädigt werde. Verkaufte beispielsweise der Deutsche flandrische Tücher in Venedig, so hatte er den venetianischen Kaufleuten, die den Handel mit Flandern betrieben, eine Entschädigung zu zahlen. Grundsätzlich und tatsächlich wurde der deutsche Kaufmann vom Meere ausgeschlossen; wiederholt haben deutsche Kaufleute darüber geklagt, daß es ihnen nicht einmal möglich sei, in den Hafen zu gelangen, ein venetianisches Schiff zu besteigen; ganz undenkbar wäre es gewesen, daß etwa

ein deutsches Schiff von dort ausgelaufen und dort eingelaufen sei. Venedig war eben durchaus kein Freihafen, nur die Rechte sollte der Fremde dort genießen, die dem Handel der Stadt den größten Vorteil brachten. So suchte Venedig auch seine eigene Industrie, namentlich die Fabrikation feinen Glases zu schützen, auch eine etwaige passive Handelsbilanz dadurch unmöglich zu machen, daß bestimmungsgemäß der Deutsche den Erlös für seine mitgebrachten Waren auch wieder für den Einkauf venetianischer Handelsartikel verwenden mußte. Daß demgegenüber Venedig im allgemeinen auf den Ankauf deutscher Waren durch seine Kaufleute in Deutschland verzichtete, entspricht der oben charakterisierten Handelspolitik; doch hielt es sich das Recht offen, wesentlich für kriegerische Zwecke Waffen, Pferde und Lebensmittel auch selbst in Deutschland anzukaufen; sonst aber war dieses Land für Venedig nur Durchgangsgebiet nach dem Westen. Am frühesten erscheinen von deutschen Kaufleuten die Regensburger in Venedig, dann aber Nürnberger, Augsburger, Ulmer und Konstanzer, Rheinländer vom mittleren Rhein, wie Österreicher von der mittleren Donau, daß selbst die Hanse Handelsbeziehungen anknüpfte, wurde schon erwähnt; deutsche Kaufleute schicken ihre Söhne zur Erlernung des Handels nach Venedig. Um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts erreicht dieser Handel seinen Höhepunkt; freilich drohte ihm schon bald darauf empfindliche Schädigung durch den Versuch, den Kaiser Siegmund unternahm, den deutsch-venetianischen Handel völlig lahm zu legen. Indessen dieser Versuch mißglückte, ohne den Handelsbeziehungen größeren Schaden zugefügt zu haben. Welchen Umfang allein der deutsche Export nach Venedig angenommen hatte, mag aus dem einen Beispiel erhellen, daß um die Mitte des 14. Jahrhunderts ein Venetianer über 1000 Stück deutsches Leinen kaufte. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts berechnete ein Venetianer den Umsatz der deutschen Kaufleute auf eine Million Dukaten jährlich. Die Deutschen bezogen außer den mannigfachen Spezereien aus Venedig namentlich auch die Baumwolle, die besonders für Augsburg und Ulms Industrie von Bedeutung war.

Venedigs Rivalin, bis dieses sich das Monopol des Levantehandels erkämpft hatte, war G e n u a, an dem Nordrande des ligurischen Busens gelegen; hier schneidet dieser am tiefsten in das kontinentale Italien ein, von hier führen die meisten und besten Übergänge über den Appenin. Kommt demnach Genua als Hafen namentlich für den westlichen und mittleren Teil der Poebene in Betracht, so ergibt

sich daraus, daß es auch der nächste erreichbare Seehafen für Oberschwaben und das Oberrheintal war. Für die deutschen Kaufleute nun bot Genua ein dreifaches Interesse. Einmal hatte sich hier im Zusammenhang mit der zuerst in Lucca in bedeutenderem Umfange auftretenden Seidenindustrie die Industrie auf die Anfertigung der feinen Goldfäden geworfen, mit denen die Seide zur Herstellung der kostbaren Brokatstoffe durchwoben wurde, und diese bildeten für die deutschen Kaufleute einen begehrenswerten Handelsartikel; sodann wurden auch hier die gangbaren Artikel des Levantehandels eingekauft, und endlich bot Genua mit seiner weniger schroff gehandhabten Handelspolitik den Deutschen die Möglichkeit, auch selbst die See zu befahren. „Über die Reede von Venedig hinaus läuft keine Spur eines deutschen Handels, aber Genua war der Platz, wo die großen oberdeutschen Handelsgesellschaften die Brücke besaßen, die nach Spanien, Portugal, ja schließlich über den Ozean in die Neue Welt hinüberführte" (Schulte I 355). Die ältesten Nachrichten über handelspolitische Beziehungen zwischen Deutschen und Genuesern gehen in das Ende des 14. Jahrhunderts zurück, wo den Deutschen aus Franken, Schwaben und Bayern Zollvergünstigungen zugesichert wurden, unter denen vor allem die Befreiung vom Ausfuhrzoll wichtig ist, da sie den Deutschen die Möglichkeit gab, von dort ihren Handel zur See über das westliche Mittelmeerbecken auszudehnen, so daß Genua vielfach nicht als Endpunkt, sondern als Durchgangsort des deutschen Handels erscheint. Besonders günstig war für die Deutschen die Zeit, wo Genua politisch mit Mailand unter den Visconti und Sforza vereint war, da diese den Handel mit Deutschland zu heben bemüht waren. Vorteil hat Genua auch von dem erwähnten Versuche Kaiser Siegmunds gehabt, den deutschen Handel mit Venedig zu sperren und den Handelszug nach Genua zu lenken. Der Handel der Deutschen in Genua selbst erstreckte sich neben den schon oben angeführten Waren noch auf Armbrüste, Produkte der Wollenweberei und der Goldschmiedekunst für den Import nach Deutschland, während die deutschen Kaufleute ihrerseits feine niederländische Tuche, Pelze, Leinwand und Kupfer dort absetzten.

Fast in der Mitte zwischen Venedig und Genua erhebt sich in der oberitalienischen Tiefebene Mailand. Es verdankt seine herrschende Stellung vor allem dem Umstande, daß in seiner Nähe der Schnittpunkt der vier wichtigsten Eingangspforten aus dem Gebirge in die Poebene liegt, von dort nach Süden aber der nächste Weg in das Gebiet südlich des Po über Piazenza führt, wo der

Po zum letztenmal überbrückbar ist. Der widernatürliche, gewaltsame Versuch Friedrich Barbarossas, Mailand zu einer Ackerbürgerstadt nach deutschen Mustern herabzudrücken, mußte naturgemäß mißglücken; schon sehr bald gewann Mailand nicht allein seine frühere Stellung wieder, sondern wuchs weiter darüber hinaus, namentlich seit sich auch hier eine blühende Industrie auf dem Gebiete der Textilwaren entfaltete; Wollen- und Barchentweberei, seit der Mitte des 15. Jahrhunderts auch die Seidenweberei, arbeiteten bald auch für einen umfangreichen Export. Für die deutsch-niederländischen Handelsbeziehungen nun ist es von Bedeutung geworden, daß für Mailands Handel mit Flandern und England, woher es zum großen Teil das Rohmaterial für seine Industrie bezog, der Seeweg so gut wie gar nicht in Betracht kam. Für Mailand war daher schon als Durchgangsland Deutschland von hoher Bedeutung, mußte aber auch als Exportgebiet ganz besonders wichtig sein. Es spricht sich das denn auch deutlich in Mailands Handelspolitik aus; einmal in der Sorge für die hauptsächlich in Frage kommenden Alpenstraßen, den Simplon und den Gotthard, dann aber auch in den zahlreichen und ausgedehnten Handelsprivilegien und Vergünstigungen, die deutschen Kaufleuten hier seit Mitte des 14. Jahrhunderts zuteil wurden. Namentlich sind es auch hier wieder die Visconti und Sforza gewesen, die sich die Beförderung der Handelsbeziehungen zu Deutschland angelegen sein ließen; wiederholt wurden deutsche Kaufleute unter die Familien der Herzöge aufgenommen, womit das Recht des freien Verkehrs, der Freiheit von Zöllen und Schiffsabgaben verbunden war. Zur Zeit des Herzogs Galeazzo Maria Sforza um 1472 dachten die Deutschen sogar daran, nach dem Vorbilde Venedigs, nur in freieren Formen, sich hier einen fondaco dei Tedeschi zu gründen; obwohl vom Herzog begünstigt, kam dies Vorhaben dann doch nicht zustande. Es beweist uns aber, wie groß die Zahl der deutschen Kaufleute, die hier verkehrten, war, welche Bedeutung die Handelsbeziehungen gewonnen hatten. Wir finden denn auch in Mailand deutsche Kaufleute aus den bedeutendsten Handelsstädten vertreten; vom Rhein her kamen Kölner und Straßburger; aus der Schweiz erschienen namentlich Konstanz und Ravensburg, durch seine große Handelsgesellschaft vertreten, ferner St. Gallen, das einen lebhaften Leinwandexport nach Mailand trieb; auch mit Ulm war der Handel beträchtlich, sehr bedeutend vor allem auch der mit Nürnberg, das hierher namentlich seine Metallwaren absetzte. Sein Export nach Mailand war so

bedeutend, daß der Handel meist mit einer Aktivbilanz für Nürnberg abschloß, obwohl mancherlei wie von den anderen Deutschen so auch von den Nürnbergern in Mailand eingehandelt wurde; namentlich Barchent, schwarzer Samt, scharlachene Brusttücher, gezogenes Gold und Goldschmiedearbeiten, Seide, Seife und Reis, doch selten in größeren Quantitäten.

Florenz, das im früheren Mittelalter sich einer bedeutenden Tuchindustrie erfreute, dann, als es hier der niederländischen und englischen Konkurrenz unterlag, eine hervorragende Seidenmanufaktur entwickelte, hat doch infolge seiner wechselnden politischen Zustände keine Handelspolitik entwickelt, die ausländischen Handel hierher gezogen hätte. Dagegen ist es dann von der größten Bedeutung für den Welthandel geworden durch die Entwicklung des Geld- und Bankverkehrs und des Münzwesens. Neben diesen großen Zentren italienischen Verkehrs kommen für den Handel mit Deutschland noch etwa das kleine Aquila in den Abruzzen in Betracht, wo alljährlich die großen Safranmessen stattfanden, der ja als Färbemittel in der Kunst, Küche und Apotheke sehr beliebt war; ebenso beteiligten sich Deutsche an dem Handel mit Como, wie sie auf den oberitalienischen Meßplätzen von Crema und Arona zahlreich erschienen.

Über die Handelsverbindungen der Deutschen mit dem anderen Mittelmeerlande, das sich lebhafter am Levantehandel beteiligte, Spanien, sind wir im einzelnen noch nicht genügend unterrichtet; es können hier also nur einige Andeutungen gemacht werden. Als bedeutendster spanischer Handelsplatz erscheint im Spätmittelalter Barcelona; gleich bedeutend durch Handel wie durch Industrie. Und hier finden wir denn auch einen etwas lebhafteren Anteil der Deutschen am Handel, wozu für sie namentlich Genua den Ausgangspunkt bildete; schon Ende des 14. Jahrhunderts erscheinen dort Kaufleute aus Nürnberg und Überlingen, ein halbes Jahrhundert später führt das Zollregister Barcelonas auch Konstanz, Köln und Ravensburg, das auch hier durch eine große Handelsgesellschaft vertreten war, auf. Aus den Reiseberichten eines Nürnberger Arztes, der am Ende des 15. Jahrhunderts Spanien bereiste, gewinnen wir den Eindruck, daß sich deutsche Kaufleute in Barcelona in sehr günstiger wirtschaftlicher Lage befanden; an der Hand desselben Reiseberichts vermögen wir aber auch die Handelsbeziehungen der Deutschen zu Spanien, wenn auch nur in geringen Spuren bis nach Valencia, Alicante, ja nach Granada zu verfolgen. Übrigens schlug der Handel Deutschlands mit Spanien nicht nur

den Seeweg ein, sondern benutzte auch das südliche Frankreich als Durchgangsland. Die Handelsbeziehungen Deutschlands zu diesem seinem westlichen Nachbarlande sind im Mittelalter nicht so bedeutend, wie man es der Lage der Länder nach annehmen sollte; sie treten durchaus zurück gegenüber Deutschlands Handelsbeziehungen nach Norden und Süden. Es fehlte Frankreich während des Mittelalters eine einheitliche Handelspolitik; die einzelnen Landschaften gingen durchaus ihre eigenen Wege. Von den beiden wirtschaftlich am höchsten entwickelten Gebieten, den südlichen Küsten- und Rhonegebiete, und dem nördlichen der flandrischen Grenzbezirke, hat jener sich wesentlich am Levantehandel beteiligt: Marseille, Avignon, Toulouse, Lyon treten hier besonders hervor. Für die nördlichen Landschaften kommen dagegen hauptsächlich die niederländisch-englisch-baltischen Handelsbeziehungen in Frage, und dieser Richtung folgten dann auch hauptsächlich die Binnenstädte Tours, Orleans, Paris. So hat sich ein eigentlich nach Osten gerichteter Handelszug nur in geringem Maße entwickelt.

Trotzdem hat Frankreich für Deutschlands Handel durch mehrere Jahrhunderte hindurch eine hervorragende Bedeutung gehabt durch die Messen der Champagne. Es waren vier heutzutage unbedeutende Orte im Gebiet zwischen der oberen Seine und der oberen Marne: Troyes, Bar-sur-Aube, Provins, Lagny, die für eineinhalb Jahrhunderte seit der Mitte des 12. Jahrhunderts Mittelpunkte des Waren- und Geldverkehrs für das gesamte westliche und mittlere Europa wurden. Verschiedene Umstände haben dazu beigetragen, hier ein solches Zentrum des Verkehrs entstehen zu lassen: der natürliche Weg, der von Italien nach England durch diese Gebiete führte, die leichte Zugänglichkeit des Rhonetals, die politische Unabhängigkeit der Champagne von Frankreich, so daß es in die dynastischen Kämpfe nicht mit hineingezogen wurde, endlich eine kluge und gemäßigte Handelspolitik der Landesherren. So fand denn hier ein Zusammenströmen der Kaufleute aus Frankreich, Italien und Spanien, aus Savoyen und der Schweiz, aus Flandern, Brabant und England, endlich aus Deutschland statt. Wichtig war vor allen, daß dadurch, daß die vier Meßorte nacheinander ihre Meßzeit hatten, hier einen großen Teil des Jahres hindurch Meßverkehr stattfinden konnte. Die Zeiteinteilung war sonst an den vier Orten fast gleich: die Messe begann mit einer Vorwoche von acht Tagen, während derer die Waren noch ohne Zoll zurückgezogen werden konnten, daran schloß sich die zehntägige

Tuchmesse; vierzehn Tage später erreichte die Zahlzeit ihr Ende. Dann blieben die Wechslerbuden noch 14 Tage stehen; die letzten vier Tage dienten endlich dazu, von seiten der Meßbehörde Briefe gegen säumige Schuldner auszustellen. Nebenher ging während dieser Zeit eine fünfundzwanzigtägige Messe für Waren, die nach dem Gewichte verkauft wurden. Ein Meßgericht suchte dem Kaufmann Sicherheit für seine Forderungen zu geben; es erreichte dies namentlich durch den Meßbann, der die Kaufleute einer bestimmten Stadt von dem Meßverkehr ausschloß, falls die Obrigkeit dieser Stadt sich lässig zeigte in der Verfolgung der durch die Meßbehörde gemahnten Schuldner.

Die verschiedenen Nationen, die diese Messen regelmäßig besuchten, mieteten oder erwarben sich ein eigenes Haus, so finden wir denn auch in Troyes die „maison aux Allemanz“, wo die Deutschen ihre Leinenverkäufe betrieben. Beweise für den Verkehr Deutscher auf den Champagnermessen haben wir seit dem Ende des 12. Jahrhunderts; schon in jener Zeit wurden die Kölner einmal vom Meßbann betroffen, weil der Erzbischof sich säumig gezeigt hatte. Genauere Nachrichten über die Beteiligung Deutscher an diesen Messen besitzen wir nur aus Straßburg, Augsburg, Basel und Konstanz. Namentlich diese letztere Stadt unterhielt einen lebhaften Leinwandhandel und hatte zu diesem Zwecke in allen vier Meßorten eigene Häuser. Eigenartig ist im übrigen die Zusammenstellung deutscher Waren, die hier auf den Champagnermessen erscheinen: Eichhörnchenfelle, graues Wolltuch und Silber. Umgekehrt haben die deutschen Kaufleute von hier überwiegend wohl die Waren des Levantehandels und der italienischen Industrie mit heimgenommen, so daß genau genommen dieser Handelsverkehr in Frankreich doch ganz wesentlich dem deutsch-italienischen Warenaustausch zugute gekommen ist. Als dann infolge der veränderten politischen Verhältnisse seit dem 14. Jahrhundert, durch die die Champagne ihre selbständige Stellung mehr und mehr einbüßte, ferner durch eine engherzige mehr die fiskalischen Rücksichten betonende Handelspolitik und endlich dadurch, daß die Vlamen den Messen fernblieben, auch Deutsche und Italiener diese Messen mieden, da verloren sie bald ihre Bedeutung, und ihr Erbe ging zum Teil auf Flandern, zum Teil auch Südwestdeutschland über; G e n f und namentlich F r a n k f u r t gewannen dadurch umfassendere Bedeutung. Dagegen erhob sich L y o n erst in der Neuzeit zu einem Weltplatze des Handels- und Börsenverkehrs, an dem dann auch Deutsche nicht unwesentlich beteiligt waren.

2. Norden und Osten; Deutschlands Seehandel.

Wenn wir von deutschen Wesens Ruhm und Ehre in vergangenen Jahrhunderten ein leuchtendes Denkmal suchen, so wenden sich gern unsere Blicke dem Küstengebiete des norddeutschen Flachlandes zu: dort an den Gestaden der Nord- und Ostsee grüßen uns in den altehrwürdigen Bauten Hamburgs und Lübecks, Stralsunds und Danzigs die Zeugen deutscher Tatkraft, deutschen Fleißes, die die Seeherrschaft der deutschen Hanse begründen halfen.

Und wenn es richtig ist, was der jüngst verstorbene Friedrich Ratzel in einer geistvollen Schrift behauptet, in der er das „Meer als Quelle der Völkergröße" preist, daß im Gegensatze zu der territorialen Politik, die ihrem Wesen nach engherzig sei, der weite Horizont des Meeres erst den „großen Zug von Kühnheit, Ausdauer und Fernblick" in den Geist eines Volkes bringe und es zur Weltmacht erziehe, so haben wir wohl ein Recht, dessen stolz und froh zu sein, daß auch schon in den Zeiten des Mittelalters der Blick deutscher Bürger weit genug war, um alles daran zu setzen, sich die Herrschaft auf den Meeren, die für Deutschland allein in Frage kommen konnten: Nord- und Ostsee, zu sichern.

Mehr noch als die Völker, die das Mittelmeer befuhren, bedurfte man für diese nordischen Meere Tatkraft, Ausdauer und Umsicht; denn weit größere Schwierigkeiten galt es hier zu überwinden wie dort: ein rauheres Klima mit all seinen Unbilden wie Sturm und Nebel, durch die die Gefährlichkeit mancher Küsten und Meeresstraßen erhöht wurde, machten das Wagnis der Schiffahrt hier bedeutender als dort.

Zu frühest sind es die Nordgermanen, namentlich von der norwegischen Westküste gewesen, die als Wikinger und Normannen durch ihre kühnen Fahrten auf den nordischen Meeren sich berühmt und berüchtigt gemacht haben. Aber auch von Deutschlands Küste — als solche kommt nach den Zeiten der Völkerwanderung nur die Nordseeküste zunächst in Betracht — fuhr man hinaus auf das offene Meer: Niederdeutsche aus dem Mündungsgebiete der Elbe und ihren Nachbargegenden eroberten in kühnen Zügen um das 6. Jahrhundert das südliche Britannien, dem sie Namen und Sprache gaben: ihre Nachkommen waren es, die in dem Kampf um die Seeherrschaft auf der Nordsee und weiter auf dem Weltmeer Sieger blieben. Für Jahrhunderte hinaus erschienen dann aber die nordischen Seefahrer als so unumstrittene Beherrscher der Nordsee, daß von deutscher

Schiffahrt füglich kaum die Rede sein kann. Es tritt uns gleich hier der eigenartige Zug unserer deutschen Geschichte entgegen, daß Deutschlands Könige ihren Blick nie nach dem Norden, nie auf das Meer gerichtet haben, selbst die nicht, deren Heimat es ihnen nahe gelegt hätte, die Könige sächsischen Stammes. Wie kein deutscher Kaiser während des ganzen Mittelalters die Fluten unserer deutschen Meere geschaut hat, so hat ihnen auch das Gefühl für deren Bedeutung gefehlt. Trotzdem also von ihrer Seite nichts geschehen ist, um Deutschlands Meere dem Handel und Verkehr zu öffnen und zu sichern, ist doch, namentlich seit die Normannen ihre Blicke auf Frankreich und das Mittelmeer richteten und hier durch Ansiedlung mehr zur Ruhe kamen, deutsche Schiffahrt wieder bedeutender geworden. Vielleicht haben die Friesen, deren Rührigkeit im Handel uns schon in den früheren Jahrhunderten des Mittelalters entgegentrat, sich selbst während der schlimmsten Zeit der Normannenzüge nie völlig vom Meere verdrängen lassen; ihr Handel ging einmal nach England hinüber, woher sie wohl schon damals Wolle holten, anderseits an der Nordküste Frankreichs entlang bis zur Seinemündung; einzelne kühne Fahrer mögen den Weg auch weiter selbst bis ins Mittelmeer einmal gefunden haben.

Der Verkehr mit England hat auch während der nächsten Jahrhunderte den Seehandel von Deutschland her beherrscht. Nicht allein die Bewohner der Nordseeküste zu beiden Seiten der Rheinmündungen finden wir daran beteiligt, sondern in hervorragendem Maße hat auch Köln Beziehungen zu England gehabt; schon Friedrich Barbarossa suchte dem Handel der Kölner in England Vorteile zu verschaffen; von Köln ist wohl die erste Bildung einer Genossenschaft deutscher Kaufleute in London ausgegangen; schon im 12. Jahrhundert genoß der deutsche Kaufmann hier eine angesehene und geachtete Stellung. Auch im östlichen Teile der deutschen Nordseeküste begann sich die alte Unternehmungslust wieder zu regen; die kühnen Pläne des Erzbischofs Adalbert von Bremen, des Zeitgenossen Kaiser Heinrichs IV., die auf eine umfassende nordische Mission gerichtet waren, lassen doch darauf schließen, daß Fahrten weiter hinaus in die Nordsee auch für die Anwohner der Weser- und Elbmündungen damals schon wieder im Schwange waren.

Aber ein größerer Zug kam in Deutschlands Handel zur See doch erst, als auch der Südrand des Ostseebeckens wieder ein deutsches Küstenland wurde. Während das deutsche Königtum in zähen und

erbitterten Kämpfen mit dem Papsttum und den Städten in Italien um Macht und Ansehen rang, übernahm das niederdeutsche Territorialfürstentum die gewaltige Aufgabe, die slawischen Gebiete östlich der Elbe dem Deutschtum zurückzugewinnen und damit eine der größten Taten deutscher Geschichte zu vollbringen. Die Holsteiner Herzöge aus Schaumburgischem Stamme, vor allem aber die alles überragende Persönlichkeit Heinrichs des Löwen haben so den westlichen Teil der Ostseeküste — etwa das heutige Mecklenburg — erobert; im innersten Winkel dieser Küstenstrecke gründete Adolf von Schaumburg Lübeck an der Travemündung, das dann bald in Heinrichs des Löwen Hände überging, während weiter östlich die Pommernherzöge ihr Land einer friedlichen deutschen Kolonisation öffneten. Daran schließt sich dann von der Weichsel bis an das Kurische Haff die gewaltige kriegerische Eroberung Preußens durch den Orden der Deutschritter. Und überall begnügte man sich nicht mit einer kriegerischen Eroberung: an der Küste wie im ostdeutschen Binnenlande folgte dem Ritter der deutsche Bauer und Bürger; in überraschender Schnelligkeit wurde fast überall slawisches Wesen verdrängt oder aufgesogen. Und wie im Innern, so blühten nun auch an der Küste zum Teil an der Stelle alter slawischer Orte, zum Teil auf frischem Boden deutsche Städte empor von Lübeck bis Königsberg: um die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts war der Südrand des Ostseebeckens wie einst vor den Zeiten des großen germanischen Einbruchs in das Römerreich wieder von germanischen, deutschen Stämmen bewohnt.

Und schon begannen diese auch hier ihren Blick hinaus zu richten auf das vor ihnen liegende Meer. Hier bot sich ihnen zunächst in der Insel Gotland ein Ziel, das in wenigen Tagefahrten zu erreichen war und den Handelsgeist mächtig lockte. Denn die günstige Lage dieser Insel zwischen der schwedischen und dänischen, deutschen und russischen Küste hatte sie schon früh zu einem Sammel- und Vermittlungspunkt der Kauffahrer der verschiedensten Nationen gemacht, deren Ziele auf den Ostrand des Baltischen Meeres hinwiesen. Auch deutsche Kaufleute hatten auf fremden Schiffen schon in den Zeiten der beginnenden ostdeutschen Kolonisation diese Insel aufgesucht, wo namentlich Wisby als bedeutendster Hafenplatz emporblühte. Seit aber die südliche Ostseeküste mehr und mehr deutsch wurde, da nahmen diese Fahrten nach Gotland von deutschen Häfen, auf deutschen Schiffen in raschem Maße zu. Die Gotlandfahrer spielten überall in diesen Städten eine wichtige

Rolle; und auf Gotland selbst finden wir um die Mitte des 13. Jahrhunderts die deutschen Kaufleute schon in einer Genossenschaft geeinigt, die ihren Handel durch Privilegien und Satzungen zu schützen sucht. Bald bildete der deutsche Kaufmann hier das Hauptkontingent der Handeltreibenden; ihnen vor allen verdankt Wisby seine Blüte. Noch heute zeigen die meist nur noch in Ruinen vorhandenen Reste herrlicher Kirchenbauten Größe und Ansehen der deutschen Kaufmannschaft in dieser jetzt so stillen und unbedeutenden Stadt. Alte Handelsverbindungen, die von Gotland nach Osten führten, wiesen auch die deutschen Kaufleute darauf hin, diesen Spuren zu folgen und so ihren Handel an die russische Ostseeküste und von dort weiter in das Innere auszudehnen. Hier hatte sich vor allem Nowgorod zu einem bedeutenden Zentrum des Verkehrs entwickelt; auch hier wie auf Gotland schlossen die deutschen Kaufleute sich zu einer Genossenschaft zusammen; es war natürlich, daß beide in enger Beziehung zueinander blieben, waren es doch zum Teil dieselben Männer, die hier wie dort den Handel betrieben. Diese Genossenschaften aber setzten sich zusammen aus Kaufleuten der verschiedensten Heimat; keineswegs stammten sie nur aus den Städten der Ostseeküste, die Städte der Nordseeküste wie des binnenländisch-norddeutschen Flachlandes, namentlich vom Rhein und aus Westfalen entsandten gleichfalls hierher ihre Händler. Und da die meisten von ihnen Bürger ihrer Heimatsstädte blieben und nach kürzerer oder längerer Abwesenheit auch wieder dorthin zurückkehrten, übertrug sich ganz allmählich das Gemeinsamkeitsgefühl, das die deutschen Kaufleute an den wichtigsten Plätzen ihres auswärtigen Handels als ein einigendes Band umgab, auch auf die Städte, deren Bürger lebhafter an diesem Handel sich beteiligten. Das sind die Anfänge, aus denen die deutsche Hanse erwachsen ist. Denn es ist eine falsche Anschauung, daß wir in der Hanse einen Bund vor uns hätten, etwa vergleichbar den andern binnenländischen deutschen Städtebündnissen, deren Gründungsjahre, Umfang, Satzungen wir genau bestimmen können. Nichts von alledem ist bei der Hanse möglich. Spät erst erscheint der Name — er ist deutschen Ursprungs und bedeutet ursprünglich wohl „die Schar“ — im regelmäßigen Gebrauch; 1358 in Lübeck ist zum erstenmal von der deutschen Hanse die Rede, wenn die Bezeichnung vereinzelt, zu frühest wohl in England, für deutsche Kaufgenossenschaften auch schon früher angewendet ist. Wenn man immer noch hin und wieder das Jahr 1241 als Gründungsjahr der Hanse an-

gegeben findet, weil da Hamburg und Lübeck einen Vertrag über die Sicherung des Verkehrs schlossen, so ist das eine durchaus willkürliche Ansetzung; eher wäre man berechtigt, eine wenig später erfolgte Vereinigung der sogenannten wendischen Städte — man rechnete dazu außer Lübeck, Stralsund, Wismar, Rostock und einigen kleineren Hafenplätzen an der mecklenburgischen und pommerschen Küste auch die Elbstädte Hamburg und Lüneburg — zum Schutze ihres Handels, um dessentwillen man zu gemeinsamen Beratungen zusammentrat, als erste Anfänge einer hansischen Bundestätigkeit anzusehen. Der wichtigste Schritt zur Ausbildung der deutschen Hanse geschah aber vor allem dadurch, daß, während wir im 13. Jahrhundert zunächst nur Interessengemeinschaften deutscher Kaufleute im Auslande vorfinden, wie die in Wisby und Nowgorod in der Ostsee, in London und Brügge in der Nordsee, mit wachsender Bedeutung des Handels die Städte selbst die Wahrung der Handelsinteressen ihrer handeltreibenden Bürger in die Hand nahmen. Daß in dem Rate mancher dieser Städte, namentlich der an der Küste gelegenen, einige der herrschenden Geschlechter selbst dem Kaufmannsstande angehörten, später ihm vielfach überwiegend zuzurechnen sind, wird diese Entwicklung befördert haben. Nunmehr „wurde und bezeichnete die deutsche Hanse die autonome Vereinigung derjenigen niederdeutschen Städte, deren Angehörige zur Zulassung zu den auswärtigen Niederlassungen und zur Teilnahme an den Privilegien der niederdeutschen Kaufleute im Auslande berechtigt waren“ (Stein, S. 15).

Unter den mannigfachen Ursachen, die Umfang und Machtverhältnis, Bedeutung und Ansehen der Städte, die sich zur deutschen Hanse rechnen durften, bestimmt haben, heben sich einige doch als besonders bedeutsam heraus. Es tritt uns zunächst entgegen, daß in der Hanse eine Verschiebung der ursprünglichen Verhältnisse nach Westen zu stattfindet: nicht mehr die deutsche Kaufmannschaft in Wisby, sondern die von Lübeck steht seit der Blütezeit der deutschen Hanse an führender Stelle. Es hängt das eng zusammen mit der Tatsache, daß früh die Handelsbeziehungen zwischen Ost- und Nordsee, mit Flandern und England namentlich, einen bedeutenden Umfang erhielten, der Kaufmann von der deutschen Hanse auch hier den Handel mehr und mehr in seine Hand nahm. Nunmehr war Gotland zu abgelegen; Lübeck, das sein Gesicht gewissermaßen nach beiden Richtungen hin wendete, gewann nun an Bedeutung; was sich zuerst in dem Beschlusse aussprach, die Appellation von

Nowgorod nicht mehr nach Wisby, sondern nach Lübeck gehen zu lassen. Zwei Wege standen damals dem Handel von der Nordsee zur Ostsee offen: der durch den Öresund und der zu Lande von der Elbe zur Trave. Gerade dieser letzte Weg wurde von dem Kaufmann dann gern benutzt, wenn es sich nicht um Massengüter handelte, sondern um solche Waren, deren Umfrachtung geringere Schwierigkeit machte, wie etwa die aus den Niederlanden kommenden Produkte des Levantehandels. Man lud dann also in Hamburg aus, um in Lübeck die Waren von neuem zu Schiffe zu geben. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnen daher die Abmachungen Hamburgs und Lübecks über die Sicherheit des Verkehrs erhöhte Bedeutung, und das hat wohl dazu verleitet, in ihnen die formelle Gründung der Hanse zu sehen. Aber auch den Handelszug aus dem westlichen Ober- und Mitteldeutschland, soweit er zur Ostsee unmittelbar ging, zog Lübeck an sich, da es der am nächsten zu erreichende Hafen des Ostseebeckens war.

Für den Umkreis, der die Städte der deutschen Hanse in sich begreift, sind Ausdehnung und Stromverhältnisse des norddeutschen Flachlandes von größter Bedeutung gewesen. Denn keineswegs ist die Hanse nur eine Gemeinschaft von Seehandelsplätzen; bis an die Grenzen des deutschen Mittelgebirges zieht sie ihre Kreise: Köln im Westen, Breslau im Osten haben ihr angehört. Fünf große Ströme durchziehen das norddeutsche Flachland: Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, sämtlich in ihrem Lauf wesentlich von Süden nach Norden gerichtet, alle weit hinauf fahrbar, und mehr noch vielleicht in jener Zeit eines größeren Waldreichtums durch gleichmäßigere und stärkere Wassermengen auch im Mittellauf ausgezeichnet als heutzutage. Der Verkehr auf diesen Strömen also hat seine natürlichen Endpunkte in Nord- und Ostsee. Es wurde früher erwähnt, daß das Mittelalter bei den Schwierigkeiten der Landwege, wo irgend es ging und sich lohnte, die Wasserwege bevorzugte. Und das mußte ganz besonders der Fall sein bei Produkten, die einen Massentransport verlangten. Wo also solche Massengüter in einer Menge hervorgebracht wurden, daß sie nicht nur den heimischen Verbrauch deckten, sondern auch in umfangreicherer Weise für den Export bereit standen, da war auf eine ergiebige und lohnende Ausnutzung solcher Exportfähigkeit nur da zu rechnen, wo der Transport zu Wasser möglich war. Darin nun zeigt sich ein wesentlicher Unterschied in dem Exporthandel Oberdeutschlands und Niederdeutschlands: dort, wo der Verkehr zu Lande, meist über das Ge-

birge ging, mußte der Vertrieb von Massengütern immer beschränkt bleiben; für Spezereien und andere Gegenstände des Levantehandels, selbst für Rohmaterial wie Baumwolle bedeutete die Saum- oder Wagenlast schon etwas — ebenso wie für den Export die Erzeugnisse der Industrie schon in kleineren Quantitäten den Handelsbetrieb lohnend machten. Für den niederdeutschen Handel im allgemeinen, namentlich aber für den Export, haben die Massengüter: Getreide und Holz, Bau- und Mühlsteine, Wein und Bier, Salz und Metalle, Teer und Pech — diese beiden und manche von den andern auch als Transitgüter aus Polen, Litauen und Rußland auf Weichsel, Niemen und Düna herabkommend — die Hauptrolle gespielt. Natürlich haben daneben auch die Waren deutschen Gewerbefleißes aus Oberdeutschland nicht gefehlt, und daß selbst die Artikel des Levantehandels ihren Weg, wenn auch mehr zu Lande oder über die Nordsee, ihren Weg in die nördlichen Länder fanden, wurde schon erwähnt. Aber ganz wesentlich war es doch die landwirtschaftliche Produktion Niederdeutschlands in Acker-, Forst- und Weinbergswirtschaft — die letztere natürlich tiefer in die westlichen Gebiete des deutschen Mittelgebirges eingreifend — die auf diesen Wasserwegen die Möglichkeit ausgedehnten Absatzes über das Meer fand. Erinnern wir uns nun der binnenländischen Handelsorganisation, wie wir sie früher dargelegt haben, so können wir es uns erklären, daß der Handel mit diesen Warengütern sich nicht in einem ununterbrochenen Transport vom Ursprungsorte zur Küste vollzog, daß vielmehr einzelne Hauptpunkte an den Strömen, gestützt auf das Stapelrecht, den Handel auf den Flüssen zu konzentrieren vermochten. Indessen ist das überwiegend doch nur solchen Städten gelungen, bei denen das Zusammentreffen verschiedener günstiger Umstände dem Stapel eine erhöhte Bedeutung verschafft hat, sei es nun, daß die natürliche oder künstlich hergestellte Beschaffenheit des Stromes den Punkt zu einem Abschnitt in der Flußschiffahrt machten, sei es, daß wichtige Landwege gerade an diesem Punkte den Fluß kreuzten. Das Entscheidende war schließlich freilich immer die Machtstellung der betreffenden Stadt. So ist es Köln zeitweilig gelungen, den Rheinhandel in eine obere und untere Hälfte zu trennen, die beide ihre Endpunkte in dieser Stadt hatten; an der Weser hat Bremen, an der Elbe haben Magdeburg und Hamburg an der Oder Breslau, Frankfurt und Stettin; Thorn und Danzig an der Weichsel danach gestrebt und zum großen Teil es auch durchgesetzt, durch das Stapel- und Niederlagsrecht die weitere

Verfrachtung der Waren von ihrer Stadt aus selbst zu betreiben. Aber auch zwischen den Gebieten dieser Ströme haben zahlreiche Städte durch ihre Lage an größeren Straßenzügen, namentlich da, wo solche die kleineren Flüsse schnitten, sich zu wichtigen Verkehrspunkten entwickelt, so Dortmund und Soest am Hellweg, „dem belebtesten westöstlichen Verkehrswege Niederdeutschlands vom 11.—14. Jahrhundert", so Göttingen an der Leine, wo die Warenzüge von Frankfurt a. M. her dem norddeutschen Flachlande zustrebten; Braunschweig und Hildesheim nicht weit vom Nordrande des Harzes, Berlin-Koelln an der Straße, die von der mittleren Elbe her nach dem Osten führte. Indem nun der Handel aller dieser Städte in letzter Linie dem Meere zustrebte, oft auch Kaufleute dieser Städte namentlich in früherer Zeit ihre Waren bis ans Meer und über dasselbe begleiteten, mußte auch zwischen diesen Städten des Binnenlandes und denen der Küsten allmählich ein Gemeinsamkeitsgefühl sich herausbilden, das, unter den Städten des Binnenlandes selbst vielfach schon vorbereitet durch gemeinsame Vorschriften zur Erleichterung des Marktverkehrs, Umfang des gegenseitigen Güteraustausches, bestärkt dann vielfach auch durch die Gleichheit des Stadtrechts — wie denn namentlich das Magdeburger und das von Soest übernommene Lübecker im ostdeutschen Koloniallande weiteste Verbreitung fanden — schließlich seinen Ausdruck darin fand, daß auch diese Städte sich der deutschen Hanse anschlossen. Es entspricht auch hier wieder dem allmählichen Entstehen dieser Gemeinschaft und ihrer lockeren Fügung, daß wir nicht mit Bestimmtheit Zahl und Namen aller Hansestädte für einen bestimmten Zeitraum anzugeben vermögen; wenn gegen Ende des 14. Jahrhunderts vielfach die Zahl 70 als die der Mitglieder erscheint, so hat auch diese nur einen Annäherungswert; es darf auch nicht übersehen werden, daß bei einzelnen Städten ihre Zugehörigkeit zur Hanse schwankend und unterbrochen gewesen ist, wie beispielsweise bei Bremen, das erst 1358 auf seine Bitte wieder unter die Hansestädte aufgenommen wurde, nachdem es längere Jahrzehnte nicht dazu gehört hatte. Eine Linie von Köln am Rhein nach Göttingen im Wesergebiet, dann nach Magdeburg an der Elbe, von dort nach Breslau — und wenn wir von Krakau absehen — weiter nach Thorn, dann die Grenzen des Ordenslandes umspannend bis Reval und Riga im Nordosten, umfaßt etwa das Gebiet, innerhalb dessen Städte zur Hanse gezählt wurden. Aber innerhalb dieses Gebietes ist der — wenn man sich so ausdrücken

darf — Besitzstand der Hanse sehr ungleich verteilt gewesen; am dichtesten waren vielleicht in Westfalen und im preußischen Ordensstaate die Orte gesät, die zur Hanse gehörten, durften sich doch hier wie dort selbst Dörfer dazu rechnen, wenn sie sich auch von den Nachbarstädten vertreten ließen. Und während in Oberdeutschland zu bedeutenderen Zentren des Handelsverkehrs sich im wesentlichen nur die Reichsstädte emporgeschwungen haben, treten in der Hanse auch eine ganze Reihe von Landstädten — d. h. solchen, die unter landesherrlicher Oberhoheit stehen — bedeutsam hervor. Werfen wir nun einen Blick auf das Handelsgebiet, das die Hanse nach außen zu umspannen suchte, so finden wir im Osten Nowgorod seine Bedeutung für den Verkehr mit Rußland auch während der ganzen Blütezeit wahrend; exportiert wurden von dort wohl vor allen Dingen Pelzwerk und Häute. Hatte auch Wisby seine alte Bedeutung als Mittelpunkt der deutschen Kaufmannschaft seit Lübecks Emporblühen verloren, so blieb es doch auch fernerhin wichtiger Durchgangspunkt für den westöstlichen Verkehr. Eine ganz besondere Bedeutung aber besaß der südliche flache Teil von Schweden, Schonen. Auf dessen südlicher Spitze, hinter dem Riffe von Falsterbo, erhob sich neben diesem Orte Skanoer, beide wurden wichtige Stationen für die Kaufleute der deutschen Hanse. Es war vor allem der Fang des Herings, der sie hierher zog. Während sie aber die Fischerei den Eingeborenen überließen, befaßten sie sich lediglich mit dem Handel, und jedes Jahr vom Juli bis zum September entfaltete sich hier ein lebhaftes Treiben. Denn anknüpfend an den Heringshandel entwickelte sich hier ein reger Marktverkehr; die hansischen Kaufleute brachten mancherlei auch mit zu gegenseitigem Tausch und Verkauf, besonders aber für die Bedürfnisse der Bewohner jener Gegenden. Mit Schweden und Norwegen hat sonst im allgemeinen der hansische Handelsverkehr keinen so bedeutenden Umfang angenommen wie mit den meisten anderen Ländern der Nord- und Ostseeküste; von großer Bedeutung war indessen Bergen an Norwegens Küste; wie in Schonen der Hering, so war es hier der Handel mit dem Kabeljau, der in getrocknetem Zustande als Stock- oder Klippfisch verfrachtet wurde, der die Hansen hierher zog. In Bergen hat der deutsche Kaufmann auch den deutschen Handwerker nach sich gezogen: das deutsche Schuhmachergewerbe stand dort in hoher Blüte. Wir sind damit schon durch den Sund in die Nordsee gelangt. Hier nun war ein Hauptziel der Hansestädte England und in diesem Lande vor allem London, zu dem ja,

wie wir sahen, deutsche Kaufleute von altersher in Beziehungen standen. Hier besaßen sie auch in dem Stahlhof ihren berühmten Mittelpunkt, dessen Name darauf schließen läßt, daß der Export von Metall hierher früh eine Rolle gespielt hat. Daneben ist der Export von Wein vom Rhein her nach England auch in der Hansezeit wichtig geblieben. Weiter westwärts stehen die Hansen dann in lebhaftem Verkehr mit Flandern, wo sich Brügge nicht zum mindesten durch die Niederlassung deutscher Kaufleute zur ersten Handelsstadt emporgeschwungen hatte. Hierher brachten die Hansen von Osten Salz und Fische, Getreide und Pelzwaren; und nicht die letzte Stelle nahm unter ihren Handelsartikeln das Bier ein, das im Mündungsgebiete der Maas und des Rheins sich großen Ansehens erfreute. Umgekehrt gingen von hier aus die feinen Tuche der Niederländer, ferner die Waren, die die Kauffahrer des Mittelmeeres hierher brachten, nach dem Osten zurück. Aber der Unternehmungsgeist der Hansen hat an dem Becken der Nordsee nicht Halt gemacht; durch den Kanal hindurchfahrend suchten sie an der Westküste Frankreichs einen Platz auf, der heute wie Wisby und Schonen kaum noch eine Bedeutung hat: die Bai von Bourgneuf südlich der Loiremündung; damals wichtig wegen seines Salzes, das selbst die Danziger in stattlichen Flotten von dort zu holen pflegten. Auch noch weiter bis zum Golf von Biskaya, bis zur Nordküste Spaniens, sind hansische Schiffe im Mittelalter gedrungen, doch die portugiesische Küste haben sie wohl kaum noch erreicht, die Straße von Gibraltar hat aber zu Handelszwecken kein hansisches Schiff durchfahren. Aber auch in dieser Begrenzung von Nowgorod bis zur Loiremündung war das Gebiet groß genug, um Umsicht, Tatkraft und Ausdauer zu erfordern, falls man das erstrebte Ziel erreichen wollte, und das ging auf Seeherrschaft oder wenigstens Handelsherrschaft, zum wenigsten in dem Gebiete der Ost- und Nordsee. Wie die Hansen zu diesem Zwecke den Handel Fremder in den eigenen Hafenstädten und Verkehrsplätzen der Hanse nach Möglichkeit einzuschränken suchten, so war es anderseits ihr Bestreben, in den ausländischen Orten, die ihr Handel aufsuchte, sich durch Privilegien und Rechtssatzungen eine derartig bevorzugte Stellung zu verschaffen, daß sie dadurch den Handel aller anderen überflügelten und lahm legten. Dieses Ziel zu erreichen, haben sie die verschiedensten Mittel angewendet, und es ist da namentlich von Bedeutung geworden, daß die Hansen bald über eine Kapitalkraft verfügten, die in einer Zeit des Übergangs von der Natural-

zur Geldwirtschaft ganz erheblich ins Gewicht fiel. Namentlich England gegenüber hat sich diese Kapitalkraft, als dieses Land von den Kämpfen der weißen und roten Rose erfüllt war, den Hansen fruchtbringend erwiesen; aber mehr als einmal waren auch die Kroninsignien anderer Fürsten den hansischen Kaufleuten verpfändet und mußten durch wertvolle Zugeständnisse auf dem Gebiete des Handels eingelöst werden. So erreichten sie es, daß sie in England eine Stellung einnahmen, die ihnen einen Vorzug selbst vor dem heimischen Kaufmann gab[1]); als die von Eduard I. erlassene Carta mercatoria (1303), die ganz allgemein den ausländischen Kaufleuten eine günstigere Stellung einräumte, wegen des Unwillens der Einheimischen sehr bald wieder aufgehoben wurde, setzten es die Hansen durch, daß deren Bestimmungen doch für sie in Geltung blieben. Wie hier in England so haben sie auch in den anderen Ländern in ähnlicher Weise, sei es durch ihre Kapitalkraft, sei es durch diplomatisches Geschick in der Ausnützung günstiger Umstände ihre Stellung zu sichern und zu wahren gesucht. Am wenigsten gern haben sie zu diesem Zwecke zu den Waffen gegriffen. Auch hierin spricht es sich wieder aus, daß die Hanse kein in feste Formen gefaßter Bund war: wie es keine gemeinsame Kriegsflotte gab, so gab es in vorfallenden Kriegsfällen auch keine Zwangsmittel, die Hansen zu einem gemeinsamen Kriege zusammenzubringen, und es ist auch Tatsache, daß das selbst bei den größten Kämpfen, die die Hanse zu führen gehabt hat, nicht gelungen ist. An Veranlassungen zu solchen Kämpfen hat es freilich der Hanse nicht gefehlt, denn ihre monopolistischen Handelstendenzen mußten notwendigerweise mit den entgegengesetzten Bestrebungen der anderen die Ost- und Nordsee umgebenden Völker zusammenstoßen, sobald diese sich stark und kräftig genug fühlten, ihre Selbständigkeit im Handel sich zu wahren. Es kann in diesem Zusammenhange auf die politische Geschichte der deutschen Hanse nur kurz eingegangen werden; nur auf einige Hauptpunkte sei hingewiesen. Verhältnismäßig am friedlichsten waren die Beziehungen zu Rußland; einige Reibereien ausgenommen ist es hier zu ernstlichen Kämpfen nicht gekommen. Schwieriger schon gestaltete sich das Verhältnis zu England, seit der angelsächsische Stamm die Gunst seiner Lage zu empfinden begann und auch selbst auf das Meer

---

1) Vgl. Langenbeck, Englands Weltmacht. S. 8ff. ANuG Bd. 174.

hinausstrebte, was früher geschehen ist, als man gewöhnlich in Geschichtsdarstellungen zu lesen pflegt. Dieses Streben macht sich recht lebhaft schon fühlbar im 14. Jahrhundert, und je mehr es wuchs, desto stärker mußte die bevorzugte Handelsstellung der hansischen Kaufleute als ein unerträglicher Druck empfunden werden, wie sich das dann weiterhin im 15. Jahrhundert fortgesetzt darin äußerte, daß man die Privilegien der Hansen einzuschränken, ihre Kapitalkraft im Interesse des Landes auszunutzen, sie selbst direkt zu schädigen suchte. Gegenseitige Kaperkriege verschärften dann das feindselige Verhältnis. Die Beziehungen zu England sollten dann späterhin der Punkt werden, der für den Niedergang der Hanse von ganz besonderer Bedeutung geworden ist.

Die Hauptrolle in den politischen Beziehungen und Kämpfen der Hanse hat aber das Verhältnis zu den nordischen Staaten Dänemark, Norwegen, Schweden gespielt. Denn ihr Erstarken bedrohte den Lebensnerv der Hanse, die Freiheit des westöstlichen Verkehrs durch den Sund, stellte aber überhaupt die Überlegenheit des hansischen Handelsbetriebs nicht nur auf einigen seiner Hauptstationen wie in Bergen, Schonen, Gotland, sondern im gesamten Ostseebecken in Frage. Dänischer Übergriffe hatte sich Lübeck schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts zur Zeit Waldemars des Siegers zu erwehren; nur dem Zusammenhalten von Städten und Fürsten gelang es, diese Übergriffe im Siege von Bornhöved zurückzuweisen. Fast größerer Erfolge als Waldemar der Sieger, in dessen Händen zeitweilig doch Lübeck gewesen war, konnte sich zu Beginn des 14. Jahrhunderts der Dänenkönig Erich Menved rühmen; führte doch damals der Gegensatz zu den holsteinischen Grafen Lübeck zeitweise zur Anlehnung an diesen Fürsten. Erst nach dem Zerfall des Dänenreiches nach seinem Tode haben die hansischen Kaufleute vermocht, sich die Positionen in Norwegen und Schweden zu erobern, die für sie späterhin so wertvoll waren. Die größte Kraftprobe, die die Hanse dann wenige Menschenalter später im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts zu bestehen hatte, war das Ringen mit W a l d e m a r A t t e r d a g, den sie selbst im Kampfe gegen König Magnus von Schweden unterstützt hatten. Kaum aber zur Macht gelangt, führte er Schlag auf Schlag gegen den Handel der Hansen: 1361 fiel Gotland mit Wisby in seine Hände, im nächsten Jahre erlag der Hansen Flotte seinem Angriffe vor Kopenhagen, das jene belagerten; durch Vermählung seiner Tochter Margarete mit dem Könige von Norwegen legte er den Grund

zu einer der Hanse höchst gefährlichen Verbindung der nordischen Reiche. Als er dann auch nach Schweden hinübergriff, entschlossen sich die zunächst bedrohten wendischen Städte der Hanse, den Kampf mit Waldemar wieder aufzunehmen. Zu Köln tagte 1367 die Versammlung der Hansen, die auf Betreiben der genannten Städte die wichtigsten Beschlüsse über den Krieg fassen sollte; es berührt uns eigentümlich und ist wieder ein Beweis für den lockeren Zusammenhalt der Hanse, daß auf dieser wichtigen Versammlung nur zehn Hansestädte vertreten waren — weder von Hamburg noch von Danzig waren Vertreter anwesend; daß sie aus dem Binnenlande so gut wie völlig fehlten, kann bei der Angelegenheit, um die es sich handelte, weniger auffallen. So konnte man denn auch nur eine Flotte von 41 Schiffen mit 1950 Bewaffneten aufbringen, während wenige Jahre zuvor 52 Schiffe mit 2750 Mann gegen Waldemar zu Felde gezogen waren — beides übrigens, soviel bekannt, die beiden stärksten Flotten, die je von den Hansen zu kriegerischen Zwecken zusammengebracht sind. Es darf dabei bemerkt werden, daß man eigentliche Kriegsschiffe nicht kannte, sondern nur die größeren Handelsschiffe, die Koggen, in einer mehr kriegsgemäßen Weise bemannte und ausrüstete. Wenn trotz dieser geringen Streitmacht die Erfolge dieses Krieges glänzend waren, so ist das einmal dem Umstande zuzuschreiben, daß es den in Köln tagenden Hansen doch noch gelungen ist, auch andere Hansestädte zur Teilnahme an dem Kriegszuge zu bewegen, so daß, wenn auch manche namhafte, wie Hamburg und Bremen, sich vom Kriege zurückhielten, doch wohl nie zuvor und nachher eine so große Anzahl von Hansestädten zu einem kriegerischen Unternehmen sich zusammengefunden hat. Aber es darf doch auch nicht übersehen werden, daß das überraschend schnelle günstige Ergebnis — Waldemar wartete bekanntlich den Angriff gar nicht ab, sondern floh nach Pommern — doch nicht hätte erzielt werden können, wenn man sich nicht der Unterstützung der fürstlichen Mächte von Schweden, Mecklenburg, Holstein und Schleswig versichert hätte. Man darf ganz allgemein behaupten, daß die Hanse keinen ihrer bedeutenderen politischen Erfolge errungen hat, ohne wesentliche Unterstützung von seiten der fürstlichen Macht dabei gefunden zu haben. Ist diese Tatsache geeignet, die übertriebenen Vorstellungen von der kriegerischen Seemacht der Hansen herabzumindern, so bleibt der Sieg über Waldemar Atterdag, der in dem für die Hanse höchst günstigen Stralsunder Frieden des Jahres 1370 seinen Abschluß fand, doch

ein Ruhmesblatt in der politischen Geschichte der Hanse; von ihr war der Entschluß zum Kriege ausgegangen in völlig richtiger Würdigung der Gefahr, die ihrem Handel drohte, sie hat auch durch ihre Tatkraft und Umsicht das Bündnis gegen Waldemar zustande gebracht. Das hat auch die mitlebende Zeit wohl empfunden; die Hanse erschien nun auch politisch als ein Faktor, mit dem man zu rechnen hatte; selbst das deutsche Königtum, das damals allerdings in Karl IV. einen Vertreter hatte, der etwas mehr Verständnis diesen Verhältnissen entgegenbrachte als die meisten seiner Vorgänger und Nachfolger, hat das bei seinem Besuche in Lübeck 1375 zu deutlichem Ausdruck gebracht. Weniger erfolgreich waren die Kämpfe, zu denen die Hanse im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts durch das seit der Kalmarischen Union der drei nordischen Reiche drohende Übergewicht des Nordens gedrängt wurde. Entschlossenheit und Tatkraft hat sie auch hier bewiesen, auch die Bestätigung ihrer Rechte in dem Frieden von Wordingborg durchgesetzt; aber es war doch bedenklich, daß es ihr nicht gelang, die Aufhebung des kurz vorher von dänischer Seite eingerichteten Sundzolles zu erreichen. Gespannt blieb auch fernerhin das Verhältnis zu den nordischen Nachbarreichen; aber trotzdem ist gerade dieses 15. Jahrhundert das der größten Blüte der Hanse, wie sie sich auch in den herrlichen Bauten einer vollendeten Backsteinarchitektur in den bedeutendsten der Hansestädte ausspricht.

Auch die Organisation des Handels der Hanse hat in diesem Jahrhundert ihre vollendetste Ausbildung erhalten. Es kann hier bei der Natur der Hanse von einer satzungsmäßig bestimmten Organisation, wie sie dem Wesen einer Bundesverfassung entsprechen würde, nicht die Rede sein; indessen das Gemeinsamkeitsgefühl, das die Mitglieder der Hanse als ein starkes tatsächliches Band zusammenhielt, hat doch einer ganzen Reihe wichtiger Grundsätze allgemeine Geltung verschafft. Es fehlte ja auch nicht an gemeinsamen Beratungen, auf denen solche Grundsätze aufgestellt und verabredet wurden, das sind die Tagfahrten, die zwar der Regelmäßigkeit und vor allem der allgemeinen Teilnahme entbehrten — selbst der bestbesuchte Hansetag von 1447 sah nur 38 Städte vertreten — deren Beschlüsse, in den Hanserezessen niedergelegt, aber sich vielfach doch allgemeine Gültigkeit zu verschaffen wußten. Ja, diese Tagfahrten haben sich auch die Stellung eines obersten Gerichtshofes oft mit Erfolg zu erringen vermocht; über Aufnahme und Ausschluß — letztere in der Form der Ver=

hansung — konnte nur hier entschieden werden. Die Grundzüge nun der hansischen Handelsorganisation, wie sie uns aus diesen Beschlußfassungen entgegentreten, tragen, wie das schon bemerkt ist, ein ganz ausgesprochen monopolistisches Gepräge. Es handelt sich hierbei vor allem um die Organisation des auswärtigen Handels; der erste Schritt zu einem engeren Zusammenschlusse der hansischen Gemeinschaft war es, daß man die auswärtigen Niederlassungen der deutschen Kaufleute unter die Leitung der Städte zu bringen suchte, indem man das Vorsteheramt, dem die Leitung dieser Gemeinschaften oblag, von den Städten abhängig zu machen trachtete. Es geschah dies meist in der Form, daß beschlossen wurde, daß der Ältermann der Genossenschaft von der Hanse der Deutschen sein müsse, so in Nowgorod 1366, so auch in Brügge und Bergen; auch das Londoner Kontor — es war dies der Name, der sich im 14. Jahrhundert für die Genossenschaften deutscher Kaufleute im Auslande festsetzte — ist im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts der Leitung der Hansestädte untergeordnet.

Man suchte dann ferner die Teilnahme der einzelnen Personen an den Rechten und Privilegien der Hanse im Auslande zu regeln; schon Mitte des 14. Jahrhunderts wurde auf einer Tagfahrt zu Lübeck beschlossen, daß Privilegien und Freiheiten der Deutschen nur ein Bürger einer Stadt von der deutschen Hanse genießen solle, ja man ging noch weiter, wenn man beschloß, Nowgorod solle nur besuchen dürfen, wer im Rechte oder der Hanse der Deutschen sei. Indessen fehlte viel, daß diese Beschlüsse immer streng durchgeführt wurden. Namentlich stieß die Beschränkung des Genusses der Rechte und der Privilegien auf hansische Bürger deshalb auf Schwierigkeiten, weil späterhin nur noch selten der Kaufmann seine Waren selbst begleitete, das Geschäft vielmehr Gesellschaften, auch sogenannten Liegern oder Faktoren überließ, die am auswärtigen Handelsplatze wohnhaft, meistens nicht Bürger der Hanse waren. Ebenso waren gemeinsame Unternehmungen von Hansen mit Nichthansen häufig. Auch suchten manche nichthansische Kaufleute das Verbot zu umgehen, sich in den Mitgenuß der hansischen Rechte und Privilegien einzuschmuggeln, indem sie das Bürgerrecht einer kleinen Hansestadt dem Namen nach erwarben. Diesem Mißbrauch suchte man dann von seiten der Hanse wieder zu steuern, indem man nur den als Bürger einer Hansestadt anerkannte, der die Pflichten eines solchen, militärische und Steuerlasten, leistete; man verbot auch, daß jemand Bürger in zwei Städten zugleich sein solle. Auch traute

man der Ehrlichkeit der hansischen Lieger und Faktoren nicht allzuviel, namentlich dort nicht, wo bei besonders bevorzugter Stellung der Hansen, wie in England der Versuchung für diese Persönlichkeiten Tor und Tür geöffnet waren. Hier suchte man sich dann wieder durch solche Bestimmungen zu sichern, daß Nichthansen die hansischen Privilegien erst gebrauchen durften, wenn sie Hansen sieben Jahre gedient hätten, dann aber sollten sie in einer Hansestadt Bürgerrecht und Grundbesitz erwerben. So wollte man ihr Interesse an das der Hansestädte knüpfen und sie abhalten, gegen deren Interesse zu handeln. Noch schärfer war das Verfahren, wenn man den Kaufleuten gewisser Gegenden den Eintritt in die hansischen Rechte überhaupt abschnitt, wie es im Handel mit England den Engländern, den Bewohnern der niederländischen Küsten und auch den Nürnbergern geschah — ein seltener Fall, daß auch einmal die Oberdeutschen als gefährliche Konkurrenten erscheinen — denn um solche handelte es sich natürlich bei solchem Ausschluß. Aber auch hier sind diese Bestimmungen nicht immer in aller Schärfe durchgeführt, man sah sich vielfach gezwungen, durch die Finger zu sehen, weil Klagen aus den Kreisen der hansischen Kaufleute selbst dagegen laut wurden, namentlich da, wo Handelsgeschäfte mit Nichthansen in Frage kamen und man befürchten mußte, daß hansische Kaufleute, die sich dauernd im Auslande niedergelassen hatten, durch zu scharfes Vorgehen zum Austritt aus der Hanse getrieben würden.

Während man so den Handel an den auswärtigen Plätzen möglichst in seiner Hand zu behalten suchte, ging das Streben nun auch weiter dahin, den Handel Auswärtiger in den eignen Städten nach Möglichkeit zu beschränken. Man suchte namentlich zu hindern, daß die Fremden mit den Produzenten unmittelbar in Verbindung traten; die Möglichkeit dazu bot vor allem das Stapelrecht. Wenn man weiterhin überhaupt versuchte, sich die lästigen Konkurrenten möglichst vom Halse zu halten, so bediente man sich dabei in ausgedehntem Maße des Gästerechts, nach dem man ja Form und Dauer des Handels beliebig beschränken konnte; vielfach ist man auch, namentlich den Lombarden gegenüber, zu direkten Ausweisungsbefehlen und dauernden Verkehrsverboten gelangt. Auch hier hat man nicht immer Glück gehabt, namentlich ist es nicht gelungen, den im 15. Jahrhundert immer mehr anschwellenden Strom von Holländern und Seeländern in die Ostsee völlig zurückzudämmen, obwohl man auch auf dem Gebiete der Schiffahrt den

Nichthansen alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg zu legen suchte durch Verbot des Aufsuchens ungewöhnlicher Häfen, des Ankaufs und Baues von Schiffen in den Hansestädten, und indem man sie den Vorschriften, die für die hansische Schiffahrt galten, zu unterwerfen suchte. Wichtig war unter diesen vor allem, daß man die Winterschiffahrt zwischen November und Februar verbot, um gewagte Spekulationen und die unvorhergesehene Versorgung eines sonst ihnen sicheren Marktes von anderer Seite zu hindern.

Auch innerhalb der Hanse haben sich natürliche Gruppen gebildet, und unter ihnen sind einzelne Städte durch die Gunst ihrer Lage, die Tatkraft ihrer Bürger zu besonderer Bedeutung emporgewachsen. So gruppieren sich die livländischen Städte um Riga, für die preußischen hebt sich Danzig über alle empor, wie Lübeck das Haupt der wendischen bleibt und auf den Tagfahrten überhaupt als die angesehenste Stadt gilt, die die Versammlungen leitet, in deren Ratstruhe die Urkunden aufbewahrt werden, wie mit ihrem Siegel häufig gesiegelt wird. Unter den sächsischen Städten hat sich Braunschweig die leitende Stellung errungen, und im Westen endlich ist Köln der anerkannte Mittelpunkt der westfälisch-rheinischen Städte.

Wenn wir zurückschauend uns noch einmal Wesen und Macht der deutschen Hanse vergegenwärtigen, so erkennen wir es wohl als richtig, daß sie ihre Ziele oft mit Rücksichtslosigkeit verfochten hat, aber das lag im Geiste der Zeit: auch Venedig hat seine Seemacht nur durch rücksichtslose Politik zu heben und zu wahren vermocht. Lassen wir uns dadurch den Blick nicht trüben, so müssen wir sagen, daß sich vor uns das Bild eines gewaltigen und großartigen Aufschwunges von Seehandel und Seefahrt entrollt, durch den unser deutsches Volk sich seinen Platz unter den seefahrenden Nationen errungen hat. Die deutsche Hanse weist in ihrem Tun und Streben über das Mittelalter hinaus; hat sie auch selbst den Verhältnissen unterliegen müssen — der Geist, der in ihr lebte, ist doch nie völlig erstorben — es geht von ihrer Handelsgröße eine Brücke hinüber zu deutscher Seemacht unserer Tage.

Dritter Abschnitt.

Die Neuzeit.

Kapitel 1.

Deutschlands Handel vom Zeitalter der Entdeckungen bis zum Ausgange des Dreißigjährigen Krieges.

Jede Darstellung der Handelsgeschichte der Neuzeit wird ihren Ausgang nehmen müssen von der durch die Entdeckung der neuen Seewege hervorgerufenen Umwälzung, die nicht nur den Welthandel, sondern auch den Binnenhandel mancher Völker Europas auf das tiefste beeinflußt hat.

Fast zweitausend Jahre war der Handel zwischen Asien und Europa auf denselben Wegen gewandelt; allmählich hatten seit dem Ende des 13. Jahrhunderts die Völker des Abendlandes auch bis nach China hin ihre Fühler ausgestreckt. Doch blieben die Araber noch immer die einzigen Händler, die den Indischen Ozean durchfuhren und dann namentlich nach den großen ägyptischen Stapelplätzen Kairo und Alessandria die Waren Indiens herbeiführten.

Bei der nun um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts herbeigeführten Umwälzung auf dem Gebiete der Handelswege und des Handelslebens treten als Ursachen namentlich zwei Ereignisse hervor: die Ausbreitung der Osmanenherrschaft von Kleinasien aus nach Ägypten und anderseits nach der Balkanhalbinsel, sodann die Entdeckungsfahrten der Portugiesen. Sie heben im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts mit den Fahrten Heinrichs des Seefahrers an; 1487 erreicht Bartolomeus Diaz das Kap der Guten Hoffnung, am 20. Mai 1498 wirft Vasco de Gama in Kalikut an der Westküste Vorderindiens die Anker aus und hat damit den Seeweg nach Indien entdeckt. Mancherlei Erfindungen und Verbesserungen im Schiffahrtswesen hatten diese Fahrten der Portugiesen erst möglich gemacht: die Benutzung des Kompasses, den zuerst die Amalfitaner mit der Windrose versahen und ihm dadurch für die Schiffahrt noch praktischere Verwendung gaben, Verbesserung des Schiffbaues und der Segelung, die das Ruder als Fort=

bewegungsmittel unnötig machten, dadurch die Schiffsmannschaft verringerten und so eine Verproviantierung für wesentlich längere Zeit ermöglichten. Aber selbst Irrtümer haben diese Entdeckungsfahrten mit begünstigen helfen; ohne den Glauben an Toscanellis wesentlich zu niedrig gegriffene Berechnungen des Erdumfanges hätte Kolumbus es schwerlich gewagt, die Fahrt westwärts zur Erreichung Indiens zu unternehmen, denn diese falschen Berechnungen ließen ihn Indien in einer Entfernung von Europa suchen, die sich um die ganze Breite des Großen Ozeans von der wahren Entfernung unterschied.

Das Streben aller dieser Fahrer aber war auf die Schätze des fernen ostasiatischen Küstenlandes gerichtet; nicht allein die Waren, die seit vielen Jahrhunderten durch den Levantehandel dem Abendlande zuflossen, reizten dazu, sondern auch die phantastischen Vorstellungen, die man sich seit den Reisen des Venezianers Marco Polo im 13. Jahrhundert im Osten Asiens von den Reichtümern Chinas und Zipangus — man verstand darunter das japanische Inselgebiet — machte. Namentlich auch die Überzeugung, dort große Reichtümer an Gold zu finden, ist mit ein Antrieb für diese kühnen Fahrten gewesen.

Die überraschende und von ihrem Urheber bis zu seinem Tode nicht erkannte Entdeckung eines neuen Erdteiles, Amerika, ist allerdings zunächst für den Welthandel von geringerer Bedeutung gewesen, als man gewöhnlich anzunehmen pflegt; die in Amerika heimischen Kulturpflanzen, Tabak, Kakao, die Kartoffel sowie die Farbhölzer, haben im Handel erst im 17. Jahrhundert begonnen eine größere Rolle zu spielen, die Einfuhr europäischer Waren nach dem neuen Kontinent war verschwindend. Erst mit einer dichteren Besiedlung durch die Europäer und dem Anbau tropischer Nutzpflanzen eroberte sich auch dieser Kontinent seinen Platz im Welthandel.

Dagegen rief die Auffindung des Seeweges nach Ostindien sehr rasch einen vollständigen Umschwung der gesamten Handelslage hervor. Mit dem ersten portugiesischen Handelsschiff, das im Jahre 1499 in Lissabon beladen mit indischen Gewürzen landete, beginnt ein neuer großer Abschnitt: die Neuzeit der Geschichte des Handels. Durch die Handelsfahrten der Portugiesen im Indischen Ozean wurde namentlich der Levantehandel Venedigs aufs schwerste bedroht. Die gleichen Wege wie die Portugiesen einzuschlagen, hinderte die Venetianer nicht in erster Linie die größere

Entfernung vom Ozean, sondern mehr die Abhängigkeit, in die die Venetianer von dem mameluckischen Beherrscher Ägyptens, wo sie bedeutende Niederlassungen hatten, handelspolitisch geraten waren. Als dritter Umstand kommt die von Osten her drohende osmanische Gefahr hinzu, um derentwillen die Venetianer ihre Kräfte im Mittelmeere nicht schwächen durften. So mußten sie die Ausnutzung der neuen Handelswege den Portugiesen überlassen. Aber das mochte noch angehen, solange die Araber wie bisher die Märkte Ägyptens mit den Produkten Asiens versorgten. Sehr bald aber trat auch hier eine völlige Veränderung ein. Denn sobald erst die Portugiesen in dem Indischen Ozean über genügende Machtmittel verfügten, unterdrückten sie mit rücksichtsloser Energie jede fremde Schiffahrt in diesen Gewässern und in erster Linie die ihrer Hauptkonkurrenten, der Araber. Seitdem verödeten die Häfen Ägyptens; und auch der letzte Schimmer ehemaliger Handelsgröße ging ihnen verloren, seitdem die kräftige Osmanenherrschaft diese Gebiete unter ihre Gewalt nahm und den Handel wiederum in dem 60 Jahre früher eroberten Konstantinopel konzentrierte. Und damit begann das große Absperrungssystem des osmanischen Reiches, das sich wie ein großer Riegel vor die Landwege nach dem Osten Asiens legte und den Kaufleuten des Abendlandes jegliche Verbindung dorthin abschnitt. Das war der letzte Axthieb, um den stolzen Baum des Levantehandels zu Fall zu bringen. Und nun war Venedig auch die Möglichkeit abgeschnitten, die es mit allen Opfern gern erkauft haben würde, die neuen Handelswege aufzusuchen. Denn mit derselben Rücksichtslosigkeit wie die Portugiesen den Handel der Araber im Indischen Ozean zerstört hatten, gingen sie nunmehr dazu über, jeden Fremden von der direkten Teilnahme am ostindischen Handel auszuschließen. Lissabon wurde jetzt der große Weltmarkt, in Portugal wurden die Preise für alle Waren des fernen Indiens festgesetzt; von hier gingen die Schiffe nach England und den Niederlanden, wo bald Antwerpen selbst Lissabon zu überflügeln wußte, und endlich mußte auch das stolze Venedig sich bequemen, seinen Bedarf an Gewürzen in Lissabon einzuhandeln: das war das Ende der selbständigen Handelsgröße der einstigen Königin der Adria.

Wie ist nun Deutschland durch diese gewaltige Umwälzung beeinflußt worden? Die früher herrschende Ansicht leitete aus dem Niedergange der Handelsgröße Venedigs auch unmittelbar den beginnenden Verfall des oberdeutschen Handels ab. Wenn wir indessen wahr-

nehmen, daß dieser Verfall in größerem Umfange erst im 17. Jahrhundert beginnt, während der Venedigs um die Mitte des 16. Jahrhunderts schon deutlich zutage trat, so ist es klar, daß dieser nicht die Ursache für jenen gewesen sein kann. Natürlich werden die gesamten Handelsbeziehungen Oberdeutschlands auf das tiefste von den Umwälzungen auf dem Gebiete des asiatischen Handels berührt — Venedig hörte sehr bald auf, im Mittelpunkte des Interesses für die oberdeutschen Kaufleute zu stehen. Aber es ist ein deutlicher Beweis für den Weitblick und den Unternehmungsgeist des deutschen Kaufmannes, daß er sich sofort den neuen Verhältnissen anzupassen und seinen Vorteil dabei zu finden wußte.

Während Handelspolitik und Handelsbetrieb den größten Teil des 16. Jahrhunderts hindurch sich im wesentlichen noch in den mittelalterlichen Formen vollzieht, d. h. ausgesprochen städtisch ist, tritt uns als das Eigenartige in der Handelsgeschichte dieses Jahrhunderts die bedeutsame Rolle entgegen, die das Großkapital spielt, entweder in den Händen einzelner Familien oder in denen von Gesellschaften vereinigt. Das Zeitalter der Fugger hat Richard Ehrenberg vom Standpunkte des Handels aus diese Zeit genannt, und die Entwicklung dieses Geschlechtes ist ja so typisch, seine Stellung so überragend, daß diese Bezeichnung ihr gutes Recht hat, und wir in diesem Geschlecht den Charakter der ganzen Zeit zeichnen können.

Meinungsverschiedenheiten herrschen heute noch über den Ursprung des im 16. Jahrhundert in so überraschendem Umfange auftretenden Großkapitals. Sombarts Untersuchungen in seiner Geschichte des modernen Kapitalismus haben wohl das als sicher erkennen lassen, daß nicht allein und in erster Linie die Handelsgewinne das Entstehen dieses Großkapitals erklären. Ob aber der Erhöhung der städtischen Grundrente für die Kapitalbildung die Bedeutung zukommt, die Sombart ihr zuerkennen möchte, erscheint doch strittig. Jedenfalls sind es eine Reihe von Kanälen, aus denen der Reichtum allmählich zusammengeströmt ist; die Beteiligung an dem blühenden Bergbau, die Besorgung von Geld- und Kreditgeschäften großen Stils, seitdem auch die christlichen Kaufleute sich nicht mehr um die Wucherverbote der Kirche kümmerten oder sie in sophistischer Weise umgingen, später dann, wie wir sehen werden, der Gewinn an kolonialen Unternehmungen spielten dabei eine hervorragende Rolle. Das tritt uns gerade auch bei der Geschichte des Hauses Fugger entgegen. Ende des vierzehnten Jahrhunderts ist das Geschlecht anscheinend nach Augsburg ein-

gewandert als eine Handwerkerfamilie, die das Gewerbe der Bettziechenweberei betrieb. Von da arbeiteten sie sich empor zu betriebsamen Kaufleuten, die mit Spezereien, Seiden- und Wollengewändern handelten. Die Begründung des Weltrufes der Firma geht von Jakob Fugger aus, der ursprünglich für den Priesterstand bestimmt war — die Parallele zu dem Begründer des Hauses Rothschild, Mayer Amschel R., der Rabbiner werden sollte, liegt nahe. Er tat den entscheidenden Schritt, den Detailwarenhandel aufzugeben, sich lebhaft an dem Betriebe der Tiroler Silber- und ungarischen Kupferbergwerke zu beteiligen. Der Kupferhandel führte die Fugger dann nach Italien und Rom und hier wohl vollzog sich die weitere Entwicklung zum Bankhause; wir finden die Fugger bald unter den zahlreichen Firmen, die die umfangreichen Geldgeschäfte der Kurie besorgten.[1]) Geschichtlich am bekanntesten geworden, freilich auch mit Anekdoten wie die von den zerrissenen Schuldscheinen Karls V. reichlich durchwoben, ist ja dann das Verhältnis der Fugger zu den Habsburgern; zahlreiche wichtige politische Unternehmungen von den Tagen Maximilians I. bis Philipps II. wären ohne die Hilfe der Fugger unmöglich gewesen, es sei nur an die Wahl Karls V., den schmalkaldischen Krieg erinnert. Mehr und mehr überwogen dann, aber nicht zum Vorteil des Geschäftes, wie wir sehen werden, die spanischen Beziehungen. Hier übernahmen sie schon zur Zeit Karls V. die Pacht der sogenannten Maestrazgos, das sind die Einkünfte der spanischen Krone aus den drei geistlichen Ritterorden, später auch die Pacht der Quecksilberbergwerke von Almaden — das Haus Rothschild, das den Betrieb derselben Bergwerke im 19. Jahrhundert übernahm, bildet auch hier wieder eine interessante Parallele aus unserer Zeit.

Als Jakob Fugger 1526 starb, betrug das arbeitende Kapital der Handlung 2 Millionen Gulden gegen 197 000 im Jahre 1511; das bedeutet in fünfzehn Jahren einen Gesamtgewinn von etwa 1000 Prozent. Die Hochblüte erreichte das Haus Fugger unter Jakobs Neffen und Nachfolger Anton Fugger, der das Geschäft 75 Jahre führte. Wenn wir die Bilanzen des Hauses Fugger durchgehen, so bildete das Jahr 1546 den Höhepunkt, wo die Firma ein Handlungskapital von 5 Millionen Gulden, in unserem Gelde ausgedrückt etwa 40 Millionen Mark, besaß, dessen heutigen Kaufwert R. Ehrenberg — vielleicht etwas zu hoch — auf etwa 160 Mil-

1) **Vgl. A. Schulte, Die Fugger in Rom.**

lionen Mark berechnet, so daß sich danach die Fugger den größten Bankhäusern der Neuzeit ebenbürtig zur Seite stellen können. Die übrigen oberdeutschen Kaufleute folgen auf die Fugger in einem weiten Abstande; auch sie gaben allmählich den Warenhandel auf und wandten sich in den ersten Jahrzehnten dem Bergbau und danach den Geldgeschäften zu. Eine der wenigen Ausnahmen bildet die Hauptlinie der Nürnberger Tucher, die bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts am Warenhandel festhielten. Das zweitbedeutendste unter den oberdeutschen Kaufmannsgeschlechtern, die Augsburger Welser, arbeitete doch in seinen besten Zeiten mit kaum einer halben Million Gulden Handlungskapital; im weiteren Abstande folgen die Höchstetter in Augsburg, die Imhof und Tucher in Nürnberg. Charakteristisch ist, daß wenige Kaufleute Niederdeutschlands es zu bedeutenderen Ansehen brachten, wie sie sich denn auch meist von den großen internationalen Geldgeschäften fernhielten, während dagegen merkwürdigerweise einige niederdeutsche Adelsfamilien wie die Rantzau nicht unerhebliche Gewinne in solchen Geschäften erzielten.

Die großen oberdeutschen Kaufmannsfamilien suchten sich nun auch sofort der veränderten Lage des Welthandels anzupassen, die Fugger, Vöhlin, Welser und Höchstetter traten in rege Handelsbeziehungen zu den Portugiesen. Die Vöhlin und die Welser waren es, die zusammen mit anderen deutschen Handelshäusern 1505 drei Schiffe nach Indien ausrüsteten, deren 1506 von dort heimgeführte Waren den Beteiligten die nach unseren Begriffen märchenhaften, aber in jener Zeit nicht ohne Beispiel dastehenden Gewinne von 150 bis 175 Prozent einbrachten.

Das Konstanzer Haus der Ehinger, an dessen Stelle dann später hauptsächlich die Vöhlin und Welser traten, faßte zuerst 1528 den Gedanken einer deutschen Handelskolonie in Venezuela, die dann allerdings nur zu einer ganz vorübergehenden Handelsherrschaft der Welser über dies Gebiet führte und infolge des Handelsneides der Spanier 1546 mit der Hinrichtung des jungen Bartholomäus Welser durch den gewalttätigen spanischen Statthalter Juan de Carvajal endete.[1]) Auch der interessante Versuch der Fugger, sich an der Kolonisation der Küste von Chile zu beteiligen, über den uns Konrad Häbler berichtet hat, und der damit in Zusammenhang stehende,

1) Vgl. ANuG 26, Günther, Das Zeitalter der Entdeckungen, 2. Aufl., S. 117 f.

den ostindischen Gewürzhandel zu beleben, führte zu keinen nennenswerten Ergebnissen und wurde daher von der Firma bald wieder fallen gelassen. Wenn so Versuche einer aktiven Beteiligung an der Befahrung der neuen Welthandelsstraßen nur ganz vorübergehend auftauchten, so bemühten sich dagegen die großen oberdeutschen Kaufleute mit besserem Erfolg, statt der alten, an Wert nunmehr allmählich verlierenden Verbindungen mit Italien, solche mit Portugiesen und Spaniern anzuknüpfen. Die großen oberdeutschen Häuser und Gesellschaften hatten zum großen Teil ihre Faktoren, d. h. ihre bevollmächtigten Geschäftsvertreter, in Lissabon. Und als dann Antwerpen der Mittelpunkt des Pfefferhandels wurde, da verlegten die Fugger und andere auch dorthin ihre Faktoreien.

Die Form, in der die großen Kaufleute Oberdeutschlands ihren Warenhandel, später auch die Geldgeschäfte, betrieben, war überwiegend die der Gesellschaft, entweder in der Weise, daß die Gesellschaftsbildung sich auf die Mitglieder der Familie beschränkte, oder daß man auch andere Bürger, Adlige, selbst Bauern an den Geschäften mit Kapital sich beteiligen ließ, aber unter dem Namen der Firma, oder endlich, daß verschiedene Kaufmannsgeschlechter sich zu förmlichen Gesellschaften zusammenschlossen. Allen diesen nun — Familien wie Gesellschaften — wird in jener Zeit der schwere Vorwurf gemacht, durch Versuch der Monopolbildung die Waren ungebührlich zu verteuern.

Daß solche Klagen schon gegen Ausgang des Mittelalters laut wurden, ist früher erwähnt, jetzt im 16. Jahrhundert mehren sie sich in bedenklicher Weise; Theologen, Historiker und Rechtsgelehrte, Humanisten wie Vertreter der Volksliteratur klagen über die großen Kaufleute und Handelsgesellschaften, die übermäßige Steigerung der Preise; in lebhaften Farben wird von ihnen geschildert, wie sie ihre Kapitalmacht zur Ausbeutung des Volkes mißbrauchen und daneben auch die kleineren Geschäftsleute zugrunde richten.

Auch Luther hat in seinem „Sermon von Kaufhandlung und Wucher" sich energisch gegen dieses Verfahren ausgesprochen. Und 1518 klagten die Innsbrucker Landstände: „die großen Handelsgesellschaften, welche außerhalb des Landes ihren Sitz halten, haben durch sich selbst und ihre Faktoren alle Waren, die den Menschen unentbehrlich sind: Silber, Kupfer, Stahl, Eisen, Leinen, Zucker, Spezerei, Getreide, Ochsen, Wein, Fleisch, Schmalz, Unschlitt, Leder in ihre alleinige Macht gebracht und sind durch ihre Geldkraft so mächtig, daß sie den gemeinen Kauf- und Gewerbsmann

den Handel abstricken". Mögen solche Klagen auch übertrieben sein, so wird sich diesen zahlreichen Schreien der Entrüstung eine gewisse Berechtigung doch schwerlich absprechen lassen; namentlich an dem Gewürzhandel, wo bei der erheblich größeren Transportgefahr und dadurch auch schwierigeren Kalkulation sich nur mit großem Kapital arbeiten ließ, konnten sich nur noch die großen Handelshäuser oder Gesellschaften beteiligen. Es sind denn auch auf Reichs- und Städtetagen während der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts wiederholt, aber nie mit wirklichem Erfolg, Versuche gemacht worden, diesen monopolistischen Bestrebungen entgegenzuarbeiten. Zu wirklichen Handelsmonopolen in unserem Sinne ist es anderseits auch wohl nur in den seltensten Fällen gekommen, und jedenfalls waren sie nie von langer Dauer und konnten daher nicht wirklich gemeinschädlich werden, so mißlang z. B. der Versuch eines Kupfermonopols, der 1498 von den Fuggern in Verbindung mit anderen Häusern unternommen wurde, völlig.

Die Handelsgewinne dieser großen Häuser waren zwar stellenweise sehr hoch, unterlagen aber auch großen Schwankungen; so betrugen die der Fugger in den Jahren 1511 bis 1517 jährlich durchschnittlich $54^1/_2$ Prozent, in den Jahren 1534 bis 1536 dagegen nur $2^1/_5$ Prozent, die der Welser sind auch in der besten Zeit kaum über 15 Prozent gestiegen.

Wenn so während der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Handel Oberdeutschlands noch das Bild lebhafter, kräftiger Tätigkeit aufweist, so ist für uns um so überraschender, daß gegen Ende dieses Jahrhunderts ein beispiellos rascher Verfall dieses seit Jahrhunderten blühenden Handels eintritt, so daß der oberdeutsche Großhandel schon vor dem Dreißigjährigen Kriege fast verschwunden ist. Ganz klar sehen wir auch heute noch nicht über die Gründe dieses raschen Verfalls; von außen wirkten die immer schrofferen Monopolisierungsbestrebungen der Portugiesen, später der Unabhängigkeitskampf der Niederländer, der den Untergang der Handelsgröße Antwerpens und das Aufsteigen Amsterdams zur Folge hatte, in dieser Richtung. Von innen heraus mußte das zähe Festhalten der städtischen Wirtschaftspolitik an den mittelalterlichen Formen des Handels, der kleinliche Kampf gegen den Fürkauf und die Gesellschaften sich hemmend dem Unternehmungsgeist entgegenstemmen. Endlich darf auch nicht übersehen werden, daß vielleicht nicht unbeeinflußt durch solche Hemmnisse von außen und innen das Großkapital sich, wie wir sahen, vielfach von den Handelsgeschäften zurückzog und zu

reinen Geldgeschäften überging. Gerade die kleineren Plätze hatten unter der Entwicklung des Großkapitals zu leiden, ihr Großhandel, wie z. B. der von Freiburg i. Breisgau ging daher rasch zugrunde, während die großen Mittelpunkte Augsburg, Ulm, Regensburg, Nürnberg ihr Ansehen ja noch bis ins 17. Jahrhundert hinein gerettet haben.

Auch von dem zweiten Welthandelsgebiet, das die Deutschen im Mittelalter sich erobert, dem der Nord- und Ostsee, wurden sie im ersten Jahrhundert der Neuzeit allmählich verdrängt, hörten wenigstens auf, wie zur Blütezeit der Hanse, maßgebende Faktoren auf diesem Gebiete zu sein. Wenn sich auch die Hanse zäher in diesem Kampfe erwiesen hat als der oberdeutsche Handel, so war doch auch hier das Ergebnis der Zerfall dieses stolzen Handelsbundes.

Man hat auch hierfür die großen weltwirtschaftlichen Umwälzungen, in ersten Linie die Entdeckung Amerikas, verantwortlich machen wollen, indem man sagte, daß nunmehr wie im Süden das Mittelmeer so hier im Norden Nord- und Ostsee als Verkehrsmittelpunkte in den Hintergrund traten und das Weltmeer nun der große Verkehrsweg wurde. Dadurch, so folgert man weiter, wurden im Norden die Städte der Hanse England gegenüber in dieselbe Stellung gedrängt wie im Süden die italienischen Handelsstädte gegenüber den Portugiesen und so der Niedergang verursacht. Indessen zwei Beobachtungen sind geeignet, diese Beweisführung zu zerstören. Der Niedergang der Hanse beginnt nämlich schon Ende des 15. Jahrhunderts und vollzieht sich dann rasch während des 16. Jahrhunderts. Nun steht aber fest, daß noch im 17. Jahrhundert nicht entfernt so viel Schiffe von Europa aus den atlantischen Ozean durchfuhren, als auf der Nord- und Ostsee ihren Handel trieben; noch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts steckte etwa zwei Drittel des Handelskapitals der Niederländer im Ostseehandel. Während des größten Teiles des Jahrhunderts aber nahmen Holländer und Engländer, deren günstigere Lage zum Ozean hätte in Betracht kommen können, an den transatlantischem Verkehr überhaupt noch nicht teil, sondern dieser ruhte ganz in den Händen der Spanier und Portugiesen. Unmöglich kann also der Niedergang der Hanse mit der Entwicklung des atlantischen Verkehrs in Zusammenhang gebracht werden. Wenn späterhin die Hanse an den neuen Wegen des Weltverkehrs sich nur in geringem Umfange beteiligt hat, so war der Grund dafür eben der, daß sie

inzwischen Kraft und Unternehmungsgeist dazu schon eingebüßt hatte. Denn — und das ist der zweite Punkt, der hier in Frage kommt — es läßt sich die Lage namentlich der Nordseehandelsplätze der Hanse im Verhältnis zu England doch nicht mit der Venedigs zu Portugal vergleichen. Es ist doch charakteristisch, daß unter den Seehandelsplätzen Englands nicht die dem Atlantischen Ozean am nächsten liegenden, sondern das der Nordsee zugekehrte London sich hier im Norden zur blühendsten Handelsstadt Englands, schließlich des ganzen Nordens, entwickelte; von London zum Atlantischen Ozean aber mochte es auch in jenen Zeiten kaum eine Tagfahrt kürzer sein als von Bremen oder Hamburg. Auch die spätere Entwicklung und unsere heutigen Verkehrsverhältnisse lehren es uns ja deutlich, daß unsere deutsche Nordseeküste für den Weltverkehr nicht ungünstiger gelegen ist als die Hollands oder Englands. Die Gründe für den Niedergang der Hanse müssen also auf anderen Gebieten zu suchen sein. Und wir finden sie auch hier wieder vornehmlich auf dem politischen. Einmal sehen wir, stellte die Hanse durchaus keine feste Einheit dar, und im Laufe des 15. Jahrhunderts kam manches hinzu, diese Einheit noch mehr zu lockern. Die innerpolitischen Verhältnisse der Hansestädte entwickelten sich verschiedenartig; in einzelnen kam das Zunftregiment zur Herrschaft, während in anderen die Geschlechter an der Spitze blieben. Das führte zu Reibungen und Gegensätzen, die zwar nie zu offenen Kämpfen von Hansen untereinander ausgeartet sind, aber doch in entscheidenden Momenten einmütiges Handeln gehemmt haben. Dann aber spielt auch das Erstarken des deutschen Territorialfürstentums eine wichtige Rolle. Die größeren Territorien, die sich in Niederdeutschland bildeten, haben nämlich die Selbständigkeit der zur Hanse gehörenden Städte ihrer Gebiete zu brechen gesucht. So hat schon der zweite Hohenzoller in der Mark Brandenburg den Austritt seiner Landstädte aus der Hanse erzwungen. Er mußte so handeln im Interesse seiner Territorialhoheit, aber der Hanse hat er dadurch Stützen ihrer Macht geraubt. Und in ähnlicher Weise haben die braunschweigischen Fürsten im 16. und 17. Jahrhundert zähe und erbitterte Kämpfe mit dem trotzigen und selbstbewußten Braunschweig geführt. Diese Einbuße an Macht, die die Hanse im Binnenlande erfuhr, wurde um so bedenklicher als sie zusammentraf mit einem Erstarken der Völker an den Rändern des Nord- und Ostseebeckens, deren selbständige Handelstätigkeit zu unterbinden der Hanse bisher im wesentlichen gelungen war. Wenn auch die durch Jwan III. verfügte

Schließung des Kontors von Nowgorod 1494 dem Handel der Hanse noch keinen ernstlichen Schaden zufügte, so war sie doch das erste Zeichen des Erstarkens der großen Slawenmacht Osteuropas; verhängnisvoll aber wurde dann der Hanse die Auflösung des livländischen Ordensstaates um die Mitte des 16. Jahrhunderts. Denn nun erschienen auch die Russen auf der Ostsee und legten den Handel der Hanse nach deren Osträndern bald völlig lahm. Ein Menschenalter früher hatte die kühne, aber nicht mit den gegebenen Machtfaktoren rechnende Politik des Lübecker Ratsherrn Jürgen Wullenweber zum letztenmal Einfluß auf die Regelung der dänisch-skandinavischen Verhältnisse gewinnen wollen. Das vollständige Mißglücken dieses Versuchs warf Lübeck von seiner Höhe herab und beschleunigte ganz wesentlich den Niedergang der Hanse. Auch die nationale Erhebung der skandinavischen Staaten hat den Hansen hier den Boden entzogen. Freilich sind nicht die Skandinavier selbst die Erben hansischer Handelsherrlichkeit geworden, die ist vielmehr in die Hände der Niederländer übergegangen. Und hier gerade zeigt es sich besonders deutlich, daß die deutsche Hanse nicht zum mindesten deshalb unterliegen mußte, weil sie auf sich selbst angewiesen war, keine starke politische Macht hinter ihr stand. Während der zunächst auf Spanien sich stützende, dann seit dem gewaltigen Freiheitskampfe national geschlossene Staat der Niederländer sich selbst in der Ostsee festsetzen konnte, verlor die Hanse eine Position nach der anderen, weil es für sie keinen Rückhalt an einem mächtigen Reich gab, und jeder Versuch, dieses für die Handelsinteressen nachdrücklich zu erwärmen, fehlschlug. Nie hat es bis auf die Neuzeit eine deutsche Handelspolitik, nie eine Reichsflotte gegeben — kein deutscher König hat je begriffen, welche Interessen hier auf dem Spiele standen. Und wie in der Ostsee war es auch mit dem Handel der Hanse auf der Nordsee. Hier traten neben den Holländern vor allem die Engländer auf den Plan, seit die Herrschaft in die Hände der Tudor gelangt war; auch hier erkannte der national geeinte Staat richtig seine Aufgabe. Begünstigung der wagenden Kaufleute — merchant adventurers[1]) —, allerhand Schikanen und Bedrückungen der Hansen leiteten diese Politik ein, die Gegenmaßregeln der Hansen, Ausschließung der englischen Kaufleute von ihren Handelsplätzen, gaben dann der Königin Elisabeth 1597 den erwünschten Anlaß zur Schlie-

1) Vgl. über das Verhältnis Englands zur Hanse auch ANuG 174, **Langenbeck, Englands Weltmacht S. 16f.**

ßung des Stahlhofs in London, des altehrwürdigen Zeugen deutscher Handelstätigkeit in England. Gerade unter dieser großen Fürstin nimmt die Handelspolitik mehr und mehr eine Wendung, die uns zeigt, daß man doch erkannt hat, daß, um ein heute gern gebrauchtes Schlagwort anzuwenden, Englands Zukunft auf dem Meere liege: die Nordsee ist der erste Tummelplatz von Englands späterer Seegröße geworden. So verschwindet auch hier die Hanse, die den realen Machtmitteln nur papierne Proteste und Klagen bei Kaiser und Reich entgegenzusetzen weiß; bald hat sich der englische Kaufmann an der deutschen Küste festgesetzt und erscheint nun auch auf den binnenländischen Märkten, um seine Waren, namentlich seine Tuche, dorthin abzusetzen. So ist die Hanse im Laufe des 17. Jahrhunderts, nachdem ihr die meisten Lebensadern abgebunden waren, an der Stockung aller Säfte zugrunde gegangen, wenn sie ein dürftiges Leben auch weitergefristet hat, ein kümmerliches Pflänzlein, das aber doch für künftige Tage lebensfähige Keime in sich trug. Nicht freilich der Bund an sich, wenn auch dieser dem Namen nach über die letzte Tagung von 1669 weiter bestand, wohl aber einzelne Glieder, unter ihnen vor allem Hamburg. Gerade die Wirtschafts- und Handelspolitik dieser Stadt ist übrigens ein recht lebendiges Beispiel dafür, wie sehr auch der innere Zerfall der Hanse schon im 16. Jahrhundert fortgeschritten war, denn während die Hanse in der schärfsten Weise gegen die merchant adventurers vorging, nahmen die Hamburger sie 1567 mit offenen Armen auf, weil sie hofften, dadurch den deutsch-englischen Handel ganz in ihre Stadt zu ziehen — aber freilich, und das zeigt uns deutlich auch hier das Herabsinken von den alten Handelsanschauungen der Hanse —, es handelte sich dabei wesentlich um Passivhandel. Allerdings mußten sich damals zunächst die Hamburger der Wut der Hanse fügen und die Engländer ausweisen, haben sich aber bald danach von neuem um sie bemüht.

Nicht ohne Einfluß auf den Niedergang des deutschen Handels seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist dann auch der Umstand gewesen, daß es in starker Weise mit in die weltwirtschaftlichen Krisen jener Zeit hineingezogen wurde. Die finanzielle Mißwirtschaft Karls V. und Franz I. führte unter ihren Nachfolgern zu rasch aufeinander folgenden Katastrophen, die durch Philipps II. vielseitige kriegerische Verwicklungen einerseits, durch die französischen Religionskriege anderseits noch beschleunigt wurden; 1557 erfolgte der erste spanische Staatsbankrott; wenige Monate

später stellte Heinrich II. von Frankreich seine Zahlungen ein. Schon 1575 folgte der zweite spanische Staatsbankrott, und von da ab pflegten sie sich in Zeiträumen von etwa 20 Jahren zu wiederholen. Die unmittelbare Folge der politischen Wirren und dieser Finanzkrisen war der rasche Niedergang Antwerpens und Lyons, die sich aus großen Meßplätzen zu den ersten Weltbörsen entwickelt hatten. Ihren Untergang verdankten sie vor allem dem Umstande, daß der kaufmännische Kreditverkehr immer mehr gegen den fürstlichen in den Hintergrund getreten war. In diese großen Finanzkrisen wurden auch die großen oberdeutschen Handelshäuser verwickelt. Typisch ist auch hier wieder der Niedergang der Fugger, der fast allein durch die spanischen Handelsgeschäfte hervorgerufen ist. Denn durch diese wurde ihr Kapital fast völlig festgelegt und ihnen die Möglichkeit genommen, sich in umfassender Weise an den neuen Mittelpunkten des Handels und Verkehrs zu beteiligen. Schon 1563 betrugen bei einem Gesamtaktivkapital von 5,6 Millionen Gulden die Ausstände bei Philipp II. über 4 Millionen Gulden. Aus den beiden ersten Staatsbankerotten gingen sie noch leidlich hervor, aber dann erfolgte Schlag auf Schlag; um nicht alles zu verlieren, mußten sie sich auf ganz unsichere Unternehmungen einlassen — um 1630 konnte ein Kenner der Verhältnisse den Ausspruch tun, der Reichtum der Fugger bestehe nur noch in der Einbildung. Kurz darauf mußte sie denn auch tatsächlich liquidieren. Man hat berechnet, daß das Haus Fugger an die Habsburger im ganzen etwa 8 Millionen Gulden verloren hat, das war der größte Teil von dem, was die Fugger in hundertjähriger Arbeit verdient hatten. Auch die anderen bedeutenderen oberdeutschen Handelshäuser sind zum großen Teil in diese Krisen verwickelt worden; seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts folgte in Augsburg, Ulm, Nürnberg Bankrott auf Bankrott — und fast überall ist die übermäßige Beteiligung an fürstlichen Finanzgeschäften die Ursache dieses Verfalls. Den Untergang einiger großer Handelshäuser hätte der deutsche Handel zwar verwinden können, das Schlimme war nur, daß auch viel mittlere Existenzen und somit direkt kaufmännisches Kapital in den Sturz verwickelt wurde, der kaufmännische Kredit dadurch schwer geschädigt wurde. Wenn wir auf dem Gebiete des inneren deutschen Handels diesen Zeitraum ins Auge fassen, so stellt er sich uns in vieler Beziehung als eine Zeit des Übergangs dar, der allerdings zunächst fast überall die Anzeichen des Rückganges und Verfalles bietet. Das erklärt sich einmal ja schon aus dem all=

mählichen Zurückdrängen der Deutschen von den Welthandelsgebieten, denn auch der Binnenhandel erhält Leben und Antrieb durch den Zusammenhang mit dem Welthandel; von diesem nicht mehr genügend befruchtet, muß der Großhandel allmählich verdorren, nur der Kleinverkehr in engeren Kreisen behält dann noch einige Bedeutung.

Auch der Zustand der deutschen Industrie hat seinen Anteil an dem Niedergang des deutschen Handels. Hieran trägt einen großen Teil der Schuld das immer engherziger werdende, in Verknöcherung ausartende Zunft- und Gildenwesen — eben auch ein Erbteil der mittelalterlichen Stadtwirtschaft. Gerade die peinliche Überwachung der Produktion nach Quantität und Qualität, einst in der Blütezeit deutschen Handwerks eine segensreiche Einrichtung, erwies sich jetzt als ärgster Hemmschuh jeglichen Fortschritts und machte die deutsche Industrie konkurrenzunfähig gegenüber dem rührigeren Auslande; so ist namentlich die blühende rheinische Tuchindustrie der niederländischen und englischen Konkurrenz unterlegen.

Hinsichtlich der Formen, in denen sich der Handel bewegt, trägt diese Zeit den Charakter einer Übergangszeit, noch suchen die Städte in durchaus mittelalterlichen Formen den Handelsbetrieb aufrechtzuerhalten: Stapelrecht und Straßenzwang, Bann- und Meilenrecht, Niederlagsrecht und ein schroff ausgebildetes Gäste- und Fremdenrecht bilden noch immer die Mittel, durch die man den Handel in die Stadt zu ziehen und in ihr festzuhalten sucht. Aber doch tritt insofern ein Wandel ein, als es nur noch den größeren Mittelpunkten des Handels gelingt, diese Rechte festzuhalten, während zahlreiche kleine Plätze, die sie im Mittelalter besessen hatten, nunmehr, gezwungen entweder durch die mächtigeren Nachbarn oder durch die Territorialgewalten, darauf verzichten mußten. Die Konzentration der Handelsmacht in wenigen Händen führte dann zu Kämpfen der bedeutenderen Handelszentren, die mit allen Mitteln, die es auf diesem Gebiete gab, geführt, oft die erbittertsten Formen annahmen. Auch hier erscheint dann die Territorialmacht entweder selbst im Kampfe mit diesen Mittelpunkten des Handels oder vermittelnd zwischen ihnen, und es bereitet sich so die neue Zeit vor, in der an die Stelle der Stadtwirtschaft die der Territorialmacht tritt.

Am charakteristischsten gestaltet sich diese Entwicklung bei den Städten, die an den großen nordwärts gerichteten deutschen Strömen gelegen, teils als Übergangspunkte über diese, teils durch den Verkehr auf ihnen, sich zu größerer Bedeutung entwickelt hatten.

Um drei Ströme handelt es sich dabei vorzugsweise: um Oder, Elbe und Rhein.

An der Oder hatten seit der zweiten Hälfte des Mittelalters drei Orte die Hauptbedeutung für den Handel gewonnen: Stettin, Frankfurt, Breslau. Solange diese drei Städte damit beschäftigt waren, in zähem Kampfe zunächst ihre nächste Umgebung im Handel völlig von sich abhängig zu machen, standen sie untereinander in durchaus guten Beziehungen; die Frankfurter erhielten schon 1311 das Recht durch den Stettiner Baum zu fahren, während umgekehrt die Stettiner einen der wichtigsten Importartikel, das Boisalz, über Frankfurt hinaus bis nach Schlesien führen durften — in beiden Fällen machte man also Ausnahmen von den wichtigen Stapel- und Niederlagsrechten. Zwischen Frankfurt und Breslau war bis über den Ausgang des Mittelalters hinaus kein nennenswerter Verkehr auf der Oder, die hier durch mannigfache Wehre und Vorkehrungen für die Fischerei schwierig zu befahren war. Der Verkehr ging zwischen diesen beiden Städten vielmehr überwiegend auf dem Landwege über Krossen.

Erst als diese drei Städte unbedingte Herren des Handels in ihrer Umgebung waren, richteten sie ihre Blicke auf den Handel in größere Weiten, und damit begann im 16. Jahrhundert die Zeit der großen Stapelkämpfe, durch die schließlich für lange Zeit der Oderhandel vollkommen lahmgelegt wurde.

Stettin an der Odermündung verdankte seine Bedeutung namentlich seinem blühenden Getreidehandel. Die Getreidehandelspolitik, über die wir durch eine Reihe eingehender Untersuchungen des leider zu früh verstorbenen W. Naudé genauere Kenntnisse erlangt haben, war seit der zweiten Hälfte des Mittelalters einer der wichtigsten Faktoren für eine Anzahl großer deutscher Handelsplätze geworden. Man hatte zwischen zwei entgegenstrebenden Richtungen zu vermitteln; die Bürgerschaft wollte im Interesse billigen Brotkorns die Hinderung jeglichen Fürkaufs, während die Kaufmannschaft zum Zwecke eines größeren Exporthandels Getreide in Massen aufhäufen und weiter verkaufen wollte. Während in oberdeutschen Städten mit regerer Industrie meist die Bürgerschaft siegte, neigte in den drei großen niederdeutschen Seehandelsplätzen Hamburg, Stettin, Danzig der Magistrat auf die Seite der Kaufmannschaft, suchte aber durch mancherlei Mittel wie die Anlage öffentlicher Getreidespeicher einer Beunruhigung der Volksmassen vorzubeugen.

Stettin, gestützt auf ein kornreiches Hinterland, versorgte namentlich den skandinavischen Norden mit Korn und erreichte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts die höchste Blüte seines Getreidehandels. Damals war es, wo das Geschlecht der Loytze in Stettin sich zu einer den oberdeutschen Kaufmannshäusern zu vergleichenden Bedeutung erhob. Aber seit dem Ende des 15. Jahrhunderts machte Stettin auch seine Stapel- und Niederlagsrechte immer rücksichtsloser geltend; auch den Frankfurtern wollte man die freie Durchfahrt durch den Stettiner Baum nicht mehr gestatten, wofür diese wiederum die Stettiner Schiffe in ihrer Stadt aufhielten. So kam es schon Mitte des Jahrhunderts zu gegenseitigen Handelssperren; von beiden Seiten griffen die Territorialherrn, hier Pommern, dort Brandenburger, in den Kampf ein. Er führte schließlich dahin, daß 1572 der Stettiner Baum völlig geschlossen wurde, worauf die Schließung der gesamten Mark für den Handel nach Pommern und Stettin von der anderen Seite die Antwort war. Das Ergebnis war der völlige Verfall des Handels auf der unteren Oder und der rasche Niedergang Stettins und Frankfurts. Für diese letztere Stadt hatte er seine Ursachen aber auch noch in anderen Verhältnissen.

Frankfurts Handelstätigkeit war durchaus nicht auf den Oderverkehr beschränkt; es verdankte seine Blüte seinen Messen, die namentlich für den west-östlichen Warenaustausch — im Osten also hauptsächlich nach Polen hin — von Bedeutung waren. Anderseits übernahm es den Vertrieb des polnischen Getreides und anderer von dort kommenden Rohprodukte die Oder abwärts, und endlich stand es mit Breslau in lebhaftem Verkehr auf dem Landwege; die von dort kommenden Waren wurden in Frankfurt umgeladen und gingen dann weiter ihren Bestimmungsorten oderabwärts oder nach dem Westen entgegen. Für den Getreideverkehr mit Polen bedeutete es eine große Einbuße für Frankfurt, daß es im 16. Jahrhundert gelang, die Warthe schiffbar zu machen; der Versuch der Frankfurter, die die Warthe abwärts kommenden Schiffe zur Fahrt oderaufwärts bis zu ihrer Stadt zu zwingen, um den Oderverkehr in ihren Händen zu halten, ließ sich doch auf die Dauer nicht durchführen. So wurde auch von dieser Seite der Handel Frankfurts schwer geschädigt.

Auch zu Breslau änderte sich im Laufe des 16. Jahrhunderts das Verhältnis völlig. Diese Stadt bildete schon damals die natürliche Pforte zu der großen östlichen Tieflandsbucht und hatte sich

zu deren wichtigstem Handelsplatz entwickelt; ihre Bedeutung beruhte also zunächst auf dem west-östlichen Übergangsverkehr über die Oder, darauf waren auch Stapel- und Niederlagsrechte der Stadt gerichtet. Dann aber wurde sie auch der Durchgangspunkt der von der Nord- und Ostsee durch die mährische Pforte in das Gebiet der Weichsel (Krakau) und Donau (Wien) stoßenden Straßen. Mit Frankfurt war Breslau längere Zeit verbunden durch den gemeinsamen Kampf gegen Leipzig. Um diese gefährlichste aller innerdeutschen Konkurrentinnen nicht aufkommen zu lassen, schlossen beide Städte den Vergleich, die Waren nicht über Leipzig, sondern oderabwärts über Stettin und Lübeck nach Brabant und Flandern zu befördern; für Breslau handelte es sich dabei vorzugsweise um die Erzeugnisse der Leinweberei und des Bergbaues von Schlesien.

Das Verhältnis zwischen beiden Städten änderte sich dann aber einmal dadurch, daß die Breslauer seit dem 16. Jahrhundert allmählich auch die Oder zu befahren begannen, und zwar gestützt auf Abmachungen zwischen dem Kaiser und den Brandenburger Kurfürsten, auch über Frankfurt hinaus. Und wie hier Breslau eine direkte Verbindung mit Stettin suchte, so fing es an, auch in dem Landverkehr nach den großen Handelsplätzen des Nordwestens Magdeburg, Lüneburg, Hamburg sich direkte Verbindungen unter Umgehung Frankfurts zu schaffen. Sowohl das blühende Fuhrmannsgewerbe Frankfurts wie sein Oderhandel wurden durch dies Vorgehen Breslaus schwer geschädigt. Die Folge war auch hier ein langer, zäher Kampf um die Oderschiffahrt, der nahezu 200 Jahre gedauert hat. Frankfurt hatte hier eine noch ungünstigere Position als in dem Kampfe mit Stettin; schließlich griffen auch hier die Brandenburger Kurfürsten unter Aufgeben ihrer bisherigen Politik zugunsten Frankfurts ein; zu Beginn des 17. Jahrhunderts trat auch ein völliger Stillstand des Oderhandels oberhalb Frankfurts ein. So ist also das Ergebnis der erbitterten Kämpfe dieser drei Oderhandelsplätze ein vollständiges Stocken des gesamten Oderverkehrs, so sehr war man noch in der engherzigsten Selbstsucht befangen. Und dieser Niedergang des Oderhandels und seiner Handelsplätze kam vorzugsweise dem zweiten deutschen Strom zugute, der Elbe.

Auch hier sind es hauptsächlich drei Städte, die den Elbhandel in ihre Hand zu bringen verstanden: Magdeburg, Lüneburg und Hamburg.

Magdeburg war einmal der Ausstrahlungspunkt einer Reihe wichtiger Handelswege nach dem Westen von Braunschweig im norddeutschen Flachlande bis zur Leipziger Tieflandsbucht und dem böhmischen Kessellande, und Magdeburger Kaufleute übernahmen dann weiter die Vermittlung des Handelsverkehrs nach dem Osten von Preußen bis Schlesien, Polen und Mähren. Seit dem Ausgang des Mittelalters wurden die Magdeburger dann aus diesen östlichen Positionen durch weiter östlich gelegene Handelsplätze wie Breslau und Frankfurt mehr und mehr verdrängt, und die Bedeutung der Stadt konzentrierte sich immer mehr in dem Elbhandel. Der nie gerade bedeutende Handel elbaufwärts ging allerdings im 16. Jahrhundert infolge von Zöllen und Niederlagsrechten völlig zugrunde, dagegen hob sich der Verkehr elbabwärts. Die Magdeburger hatten gegen Ausgang des Mittelalters sich das Stapelrecht in harten Kämpfen mit der erzbischöflichen Landesherrschaft und der Umgegend erkämpft und suchten es nun zäh festzuhalten. Bis zum Jahre 1538 beschränkte sich der Verkehr elbabwärts freilich überwiegend auf die blühende Flößerei und Massenartikel, während die übrigen Waren auf dem Landwege nach Lüneburg gingen und von dort weiter die Ilmenau und Elbe abwärts. Gerade auf diesem Landtransport, den Lüneburg sich durch Privilegien zu schützen suchte, ruhte neben seinen großen Salinen die Bedeutung dieser Stadt.

Diese Verhältnisse wurden nun völlig geändert durch die Politik, die Hamburg seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts verfolgte.

Hamburg hatte im Mittelalter unter den Hansestädten als Handelsplatz keineswegs eine hervorragende Rolle gespielt, es war, ähnlich wie Lüneburg, hauptsächlich Industriestadt, sein Ruf beruhte vor allem auf seinem blühenden Brauereigewerbe. Aber mit dem Verfall der Hanse beginnt für Hamburg die Zeit des Aufsteigens als Handelsplatz; die Hauptentwicklung erfolgt in dem Jahrhundert von 1550 bis 1650. In dieser Zeit wurde aus der Stadt der Bierbrauer eine Industriestadt, in der die Tuchindustrie blühte, Zucker- und Seifensiederei, Verfertigung von Gold- und Silberwaren einen hervorragenden Platz einnahmen, und in derselben Zeit entwickelte es sich zum ersten Seehandelsplatz Deutschlands, in dem sich mehr und mehr der Einfuhrhandel eines großen Teiles von Deutschland konzentrierte. Es haben mancherlei äußere Umstände mitgewirkt, um dieses Ergebnis herbeizuführen: die Schließung des Oderhandels und der damit erfolgende Niedergang Stettins,

das gleichzeitige Erlahmen des Rheinhandels infolge der niederländisch-spanischen Kämpfe, die zeitweilige Unsicherheit auf der Ostsee während der ersten Hälfte des Dreißigjährigen Krieges.

Aber nur dadurch, daß alle diese glücklichen Umstände auch klug und energisch ausgenutzt wurden, hat Hamburg sich zu solcher Höhe emporschwingen können. So liegt in letzter Linie die Ursache zu der glänzenden Entwicklung Hamburgs „in einer klugen, geschmeidigen, unter Umständen rücksichtslosen und kühn zugreifenden Handelspolitik. Es war der alte Egoismus der Stadtwirtschaft, der ohne Rücksicht auf das Reich, auf den Protestantismus, auf den Hansebund, auf Verträge mit Nachbarstaaten und Territorien jeden Moment mit der Macht paktierte, mit welcher gut zu stehen der Handelsrepublik Vorteil brachte" (Schmoller). Im Verhältnisse zum Binnenlande vollzog sich Ende des 15. Jahrhunderts der Umschwung von einer Getreide konsumierenden zu einer Getreidehandelsstadt; günstige Verträge mit Dänemark, der seit 1458 trotz aller Proteste anderer Hansestädte behauptete Stapel begünstigten diese Entwicklung, die freilich nicht ohne Kämpfe innerhalb der Bürgerschaft sich vollzog. Aber nachdem diese durch das tätige Eingreifen des Bürgermeisters Langenbeck (1483) beigelegt waren durch die Bestimmung, daß die Kaufleute nur die Hälfte des eingeführten Getreides wieder ausführen durften, die andere in Hamburg selbst zum Verkauf stellen mußten, konnte der Hamburger Getreidehandel sich ungestört entwickeln. Die Getreidehandelspolitik Hamburgs war nun darauf gerichtet, sich die beständige, sichere und möglichst billige Zufuhr des nötigen Getreides zu sichern. Zu diesem Zweck trat man in Verhandlungen mit Magdeburg, und es kam zu dem wichtigen Vertrage vom Jahre 1538, „dem Meisterstück Hamburger Diplomatie", in dem die Magdeburger, die noch bis zum Ende des 15. Jahrhunderts einen nicht unbedeutenden direkten Handel mit Flandern elbabwärts betrieben hatten, darauf verzichteten, über Hamburg hinaus Handel zu treiben, gegen die Verpflichtung Hamburgs, ihr Getreide — natürlich soweit das Stapelgebiet Magdeburgs in Frage kam — allein von Magdeburg zu kaufen. Gegen den damit beginnenden direkten Elbgetreidehandel zwischen Magdeburg und Hamburg wehrte sich nun zwar Lüneburg auf das erbittertste; aber die angerufene Entscheidung des Kaisers fiel gegen diese Stadt aus — damit konnte seit 1574 die untere Elbe als geöffnet angesehen werden.

Lüneburg war infolge dieser Entscheidung an seinem Lebensnerv getroffen; es spielte sehr bald keine Rolle mehr unter den Elbhandelsplätzen, und wenn auch andere Ursachen in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges mitgewirkt haben, so verdankt es doch in erster Linie der klugen und rücksichtslosen Hamburger Handelspolitik das Herabsinken zu einer kleinen, unbedeutenden Landstadt, wie sie uns in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entgegentritt.

Auch Magdeburg mußte bald die Überlegenheit Hamburgs fühlen; während anfangs Magdeburger Schiffe das Korn bis Hamburg gebracht hatten, wurden sie jetzt mehr und mehr von Hamburgern zurückgedrängt; ja bald kauften diese unter Verletzung des Vertrages von 1538 ihr Korn auch von Adel und Domkapitel des Erzstifts direkt. In dem seit 1598 ausbrechenden erbitterten Handelskampfe zwischen Magdeburg und Hamburg blieb dann das letztere Sieger, einmal, weil es bei der eignen Landesregierung des Erzstifts Unterstützung fand, sodann weil Magdeburg in der schlimmsten Weise von dem Dreißigjährigen Kriege in Mitleidenschaft gezogen wurde; mit der Zerstörung der unglücklichen Stadt 1631 war der Sieg Hamburgs entschieden.

Und mit derselben klugen Politik hatte Hamburg in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts auch den Brandenburger Holz- und Getreidehandel, zum Teil unter Ausnutzung der finanziellen Verlegenheiten der Kurfürsten, von sich abhängig zu machen gewußt; der einzige Ersatz war für Brandenburg die Einrichtung des Lenzer Zolles, der allerdings für mehr als ein Jahrhundert sich als ergiebige Finanzquelle erwies.

Während Lübeck, einst die Königin der Hanse, sich auch während dieses Zeitraums dauernd auf absteigender Linie bewegte, wogegen natürlich auch die beweglichen Klagen auf dem Augsburger Reichstage 1582 nichts halfen, während Stettins Seehandel verfiel, stiegen im Osten Danzig, im Westen Hamburg zu kraftvollen Seehandelsplätzen empor. Aber während Danzigs Seehandel sich im wesentlichen auf den Handel mit Getreide und anderen Rohprodukten des polnischen Hinterlandes im Gebiete der Ostsee beschränkte, umspannte der Seehandel Hamburgs, sowohl was die Handelsartikel betrifft, als nach dem Umkreise seines Handelsgebietes ein weiteres Feld. Die Zahl der auslaufenden Schiffe, die in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts nie unter 1500 sank, stieg 1629 auf 2610 im Jahre, im gleichen Zeitraum war die Mindestzahl

der einlaufenden Schiffe 1001, die Höchstzahl — gleichfalls im Jahre 1629 — 1971. Ein großer Teil des Seehandels entfiel allerdings auf den Nahverkehr an den nordwestdeutschen Küsten und nach Schleswig-Holstein, hauptsächlich dem lokalen Marktverkehr dienend; der einstmals blühende Verkehr mit Island wurde allerdings durch dänische Feindschaft um die Mitte des 16. Jahrhunderts stark beeinträchtigt und ging Anfang des 17. Jahrhunderts ganz ein. Dagegen hob sich zur Zeit des niederländischen Unabhängigkeitskampfes durch Einwanderung zahlreicher Niederländer der Handel Hamburgs mit diesem Lande ganz außerordentlich. Durch seine eigne blühende Industrie, als Stapelplatz des ostindischen und Levantehandels, wie nicht minder der Waren des Kontinents, war Holland — und hier in erster Linie Amsterdam — für Hamburg wichtig; ein Drittel der gesamten hamburgischen Schiffahrt war 1625 diesem Handel gewidmet. Und wie hier ausgewanderte Niederländer, so vermittelten die englischen merchant adventurers und Juden aus Portugal den Handel mit diesen beiden Ländern, dort war es das Tuch, hier Rohprodukte und Kolonialwaren, die eingeführt wurden; nach der Pyrenäenhalbinsel hatte Hamburg auch einen nicht unerheblichen Export an Getreide und Kriegsmaterial. Freilich mußten die Hamburger hier sehr geschickt zwischen den feindlichen Westmächten lavieren; der Wegnahme einer für Spanien bestimmten Getreideflotte durch die Königin Elisabeth begegneten sie mit demütigen Entschuldigungen. Auch im Mittelmeere finden wir die Hamburger im Verkehr mit den französischen Mittelmeerhäfen, mit Venedig und Genua, wenn dieser Verkehr auch vorläufig keine größere Bedeutung gewann. Ebenso geringfügig war der Verkehr mit Marokko und Südamerika, aber er fehlte doch wenigstens nicht ganz, während bis zum Indischen Ozean der Unternehmungsgeist doch nicht reichte. Während Hamburg seewärts als wichtigste Artikel Getreide, Leinwand, Holz und — bis zum Dreißigjährigen Kriege wenigstens — auch Wolle ausführte, wurde es durch seinen Import aus den genannten Ländern der Hauptvermittler für einen großen Teil Deutschlands in englischen und niederländischen Tuchen, englischem Bier — während die eigne Bierbrauerei Hamburgs allmählich zurückging —, in Gewürzen, Zucker und anderen Kolonialwaren. Das Speditions- und Kommissionswesen befand sich in Hamburg in hoher Blüte.

Auch aus den Zeiten des Dreißigjährigen Krieges ging Hamburg, abgesehen von der kurzen Zeit, wo sein Handel durch den Glück-

städter Stapel Dänemarks bedroht wurde, ohne Schädigung hervor, zog aus den Leiden anderer sogar seine Vorteile. So ist es nicht zu verwundern, daß Hamburg, das schon am Ausgang des 16. Jahrhunderts als „florentissimum emporium totius Germaniae" („als blühendster Handelsplatz ganz Deutschlands") gepriesen worden war, am Ende des Dreißigjährigen Krieges als die volkreichste Stadt ganz Deutschlands galt. Für die Zukunft aber lag in dieser zähen Energie der Hamburger die Hoffnung, daß auch Deutschland sich dereinst wieder seine Stellung zur See erringen würde.

An der Weser hatte Bremen[1]) stromaufwärts wie abwärts ähnliche Kämpfe zu führen wie Hamburg, freilich mit wesentlich geringerem Erfolge. Wie es der Stadt nicht gelang, auch nur eine Ermäßigung der 21 Zollstätten, die zwischen Bremen und Münden bestanden, durchzusetzen, so gestaltete sich der Kampf stromabwärts gegen den Oldenburger Zoll — anfangs bei Brake, später bei Elsfleth — nicht zu einer kurz vorübergehenden Episode wie der Hamburgs gegen ähnliche Versuche der Dänen. Seitdem die Grafen von Oldenburg im Anfang des 16. Jahrhunderts in den Besitz des ganzen linken Weserufers unterhalb Bremen gelangt waren, suchten sie in der Weise jener Zeit diesen Besitz auch fiskalisch durch Anlegung von Zöllen auszunutzen. Bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts gelang es den Bremern mit Erfolg, diese Versuche zu vereiteln, und erst in den Zeiten des Dreißigjährigen Krieges glückte es dem Grafen von Oldenburg, Anton Günther, gestützt auf kaiserliche Privilegien, den Weserzoll zu einer dauernden Einrichtung zu machen, den auch das Friedensinstrument des westfälischen Friedens ausdrücklich anerkannte.

Andere Schwierigkeiten erwuchsen Bremen aus dem niederländisch-spanischen Kriegen, bei denen es mit beiden Teilen Geschäfte zu machen suchte, weiterhin aus der seit den Tagen der Wassergeusen zu einer schlimmen Plage sich gestaltenden Küstenpiraterei und endlich auch aus der zunehmenden Versandung der Weser. Aber daß man noch zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges Mittel und Tatkraft besaß am Aumunder Tief einen neuen Hafen zu bauen und bald darauf auch die Stadt mit neuen Befestigungen zu versehen, beweist, daß der alte rührige Handelsgeist auch hier

---

1) Vgl. W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen. Bd. II, S. 212—328.

nicht erstorben war. Und durch die Wirrnisse des Dreißigjährigen Krieges ist Bremen — sehen wir von den oldenburgischen Zollstreitigkeiten ab — durch eine ähnliche, vielleicht nur mit etwas kleineren Mitteln arbeitende Politik, wie sie Hamburg mit Glück verfolgte, im allgemeinen unversehrt hindurchgegangen.

Ein trübes Bild bietet der Rheinhandel in diesem Zeitraume dar. Schwer lastete auf ihm die unglückselige Zollpolitik: 32 Zollstätten gab es am Anfang des 18. Jahrhunderts zwischen Straßburg und der holländischen Grenze, mancher im Mittelalter blühende Handelszweig, wie der Weinexport, wurde dadurch völlig lahmgelegt; nur für Massenartikel, wie Holz, lohnte sich die Verfrachtung wirklich, denn hier fiel wenigstens das durch Stapel- und Niederlagsrechte, an denen namentlich Mainz und Köln zäh festhielten, bedingte Umladen weg. Noch schwerer aber wurde der Rheinhandel dann seit dem letzten Drittel des 16. Jahrhunderts durch die holländischen Lizenten geknechtet. Es waren dies ursprünglich während des Krieges, zum ersten Male 1575 von Alba eingeführte Abgaben, durch die man sich die Erlaubnis, Handel zu treiben, erkaufen mußte. Die Holländer ahmten sie nach und behielten sie auch nach dem Frieden bei, gestalteten sie nun aber zu einem ganz willkürlich gehandhabten System von Transitzöllen aus, durch die das deutsche rheinische Hinterland auf das allerschwerste geschädigt wurde. Für die Niederländer wurden diese Lizenten das „brauchbarste Mittel, um den Verkehr auf dem Rhein nach ihrem Willen zu regulieren und die deutschen Kaufleute vom aktiven Handel nach Belieben auszuschließen" (Gothein). Damals sank der Eigenhandel Kölns — der Heringshandel war hier namentlich von Bedeutung —, der noch kurz vorher durch die Übersiedlung Antwerpener Großkaufleute sich gehoben hatte, in kurzer Zeit auf seinen tiefsten Punkt.

Wenn so, wie wir sehen, die deutschen Ströme in diesem Zeitraum durchaus nicht das für den Handel leisten konnten, wozu sie berufen waren nach ihrem Lauf und ihrer Größe, wie stand es da mit dem Verkehr zu Lande? An dem Zustande der Straßen ist wohl bis ins 17. Jahrhundert hinein im allgemeinen wenig geändert; erst ganz allmählich fing die landesherrliche Fürsorge an, sich diesem wichtigen Punkte einer vernünftigen Wirtschafts- und Handelspolitik zuzuwenden. Und ebenso blieb auch für die Landstraßen in diesem ganzen Zeitraum die schwere Bedrückung durch Zoll-, Stapel- und Niederlagsrechte, durch Straßenzwang und Geleits-

rechte, die auch hier dem Handel schwere Bürden auferlegten. Trotzdem hat sich auch in diesem Zeitraum das Straßennetz des inneren Deutschland noch dichter gezogen; eine Reihe wichtiger Handelsplätze verdankt ihre Bedeutung der Kreuzung oder dem Zusammentreffen größerer Handelsstraßen. Es ist unmöglich, hier auf das damals schon vielverschlungene deutsche Straßennetz im einzelnen einzugehen, nur auf die Bedeutung dreier Städte im Verhältnis zu den Handelsstraßen des inneren Deutschland sei hingewiesen: Frankfurt a. M., Nürnberg, Leipzig.

Frankfurt, dort gelegen, wo die oberrheinische Tiefebene ihr Nordende, aber zugleich auch ihre größte Breite erreicht, war vortrefflich geeignet, die vom Oberrhein kommenden Warenzüge aufzunehmen und entweder durch die vom letzten Mainknie zur Lippequelle gehende Senkung über Marburg nach Westfalen oder durchs Fuldatal über Göttingen ins Wesergebiet weiterzugeben. Anderseits stießen auch die Züge vom Niederrhein auf Frankfurt; hier trat dann eine dreifache Gabelung ein: nach Süden durch das Neckartal zu den industriereichen Städten Schwabens, Ulm und Augsburg, oder nach Südosten dem Maintal bis Bamberg folgend und von dort nach Nürnberg, oder endlich in östlicher Richtung nach Erfurt oder Leipzig. Im 16. Jahrhundert wurde Frankfurt namentlich zu der Zeit, als Antwerpen der Welthandelsplatz des Nordens war, der lebhafte Austauschpunkt zwischen den Kolonialwaren Ostindiens und den Industrieprodukten des westlichen und südwestlichen Deutschland. Und auch weiterhin brachte allein Frankfurt durch seine Messen Leben in die Stille des Rheinlandes.

Nürnberg hatte noch im 16. Jahrhundert seine große Bedeutung als Kreuzungspunkt zweier großer Handelsstraßen, von denen die eine von Venedig kommend unter Benutzung der Flußläufe der Etsch, des Inn, des Lech und der Rednitz Nürnberg erreichte und von dort sich gabelnd im Tal der Werra abwärts ins Wesergebiet, oder den Frankenwald übersteigend, ins Saale- und Elbgebiet hinabstieg. Anderseits traf die Verbindung der Donau mit dem Rhein von Wien-Passau-Regensburg, dort den Strom verlassend, Nürnberg, um von dort zur Mainmündung weiterzugehen. So konnte Nürnberg die Vermittlerin zwischen Venedig, den oberdeutschen und Donau-Städten einerseits, den großen Städten des norddeutschen Flachlandes von Frankfurt und Köln bis Magdeburg und Leipzig anderseits werden. Es ist klar, daß mit dem Nieder-

genge des oberdeutschen Handels und seiner Industrie auch die eben geschilderte Bedeutung Nürnbergs zurückgehen mußte.

Besonders begünstigt erscheint Leipzig durch seine Lage. In fruchtbarer Umgebung gelegen, dem schon früh industriereichen Gebiet des Erzgebirges und der Lausitz benachbart, besaß es schon dadurch die Bedingungen, sich zu einem blühenden Verkehrsmittelpunkte zu entwickeln. Bedeutsamer aber ist, daß die sogenannte Leipziger Tieflandsbucht das Gebiet ist, wo das norddeutsche Flachland am weitesten in das Herz Deutschlands vorspringt, so daß Leipzig als der natürliche Durchgangspunkt von Norden und Nordosten Deutschlands nach dessen Süden und Südwesten in der Kriegs- wie in der Handelsgeschichte eine hervorragende Bedeutung gewonnen hat. Erst seit der zweiten Hälfte des Mittelalters beginnt die Stadt sich zu entwickeln, ihre anfangs bescheidenen Messen überflügelten bald sämtliche des östlichen Deutschland und wurden Ende des 15. Jahrhunderts zu Reichsmessen erhoben, und zu gleicher Zeit erhielt die Stadt ausgedehnte Stapel- und Niederlagsrechte. Damals war Leipzig schon unbestrittene Siegerin über benachbarte Handelsmittelpunkte wie Erfurt und Halle. Unter dem vielverzweigten Straßennetz, das von Leipzig ausstrahlte, hatte eine besondere Bedeutung, die hohe Landstraße, die den Handel zwischen Osten — hier bis nach Polen und Ungarn — und Westen vermittelte. Als ihr östlicher Endpunkt erscheint Breslau, von dort führte sie durch die Lausitz über Großenhain und Oschatz nach Leipzig, um dann weiter über die Pässe des Frankenwaldes ins Maintal hinabzusteigen, von wo südwärts Nürnberg oder westwärts Frankfurt a. M. erreicht wurde. Diese wichtige Straße suchte man durch alle in jener Zeit möglichen Privilegien zu sichern. Von großer Bedeutung war es dann ferner, daß die Landesherren die Stellung Leipzigs richtig zu würdigen verstanden und das ihre taten, diese noch weiter zu sichern. So knüpfte Kurfürst August direkte Handelsverbindungen mit Holland an, durch die eine neue Handelsstraße des inneren Deutschland geschaffen wurde, die, den Ostrand des Harzes umgehend, über Halberstadt und Wolfenbüttel durch das nördliche Westfalen Zwolle in der Nähe des Zuidersees erreichte. Diese Straße wurde auch für die Gewerbestädte der braunschweigisch-lüneburgischen Lande und Westfalens von Bedeutung.

Ob die beiden im Mittelalter noch so scharf getrennten Handelsgebiete des Nordens und Südens in diesem Zeitraum allmählich in nähere Berührung miteinander getreten sind, ist, soviel mir

bekannt, bisher noch nicht näher untersucht worden; einem direkten durchgehenden Verkehr in größerem Umfange standen ja jedenfalls die noch unberührten Formen des mittelalterlichen Handels entgegen, doch wird man sich die Scheidewand zwischen Nord und Süd auch schon am Ausgange des Mittelalters nicht mehr so schroff wie früher denken dürfen, und im Laufe des 16. und 17. Jahrhunderts mag auch in dieser Beziehung ein Fortschritt zu verzeichnen sein. Weiterblickende Kaufleute suchten jedenfalls solche Zusammenhänge herzustellen, wie schon Anfang des 16. Jahrhunderts die Fugger wie die Welser für ihren Kupferhandel mit Hamburg in direkte Beziehungen traten und, als Antwerpens Niedergang begann, sie wie namentlich das Pfefferkonsortium des Konrad Roth diese Stadt zum Mittelpunkt des Pfefferhandels zu machen suchten und ihre Faktoren dorthin sandten.

Auch nach der Richtung erweist sich das 16. und die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts als eine Übergangszeit, als in ihr die Ansätze zu einer von den Fürsten ausgehenden territorialen Wirtschaftspolitik sich zeigen. In anderen Ländern ist sie früher begonnen und gelungen, in Deutschland stand ihr selbst bei den bedeutendsten Territorialfürstentümern wie Sachsen die starke Zersplitterung, die geringe Geschlossenheit des Territoriums entgegen. Aber zu schreiend waren doch die Mißstände, die sich aus der engherzigen städtischen Wirtschaftspolitik gerade für Handel und Gewerbe ergaben, als daß hier die einsichtigeren Fürsten nicht die Notwendigkeit des Eingreifens erkannt und die Versuche einer einheitlichen Regelung dieser Verhältnisse innerhalb ihres Territorialbesitzes gemacht haben sollten. Von diesem Standpunkte aus griffen sie, wie wir sehen, auch vermittelnd oder helfend in die Stapelkämpfe ihrer Haupthandelsstädte ein. In Württemberg gelang schon am Ende des 15. Jahrhunderts eine einheitliche Ordnung der wichtigsten Gewerbe und des Kaufmannstandes, und energisch griffen auch die Hohenzollern in Brandenburg zu wiederholten Malen in die geschlossene Stadtwirtschaft ein. So erzwang, wie erwähnt, schon der zweite Hohenzoller den Austritt seiner Landstädte aus der Hanse; durch kurfürstlichen Befehl wurden 1443 die widerstrebenden Frankfurter gezwungen, die Berliner Schuhmacher auf ihren Messen zuzulassen. In Brandenburg kam man damals zwar noch nicht so weit wie im preußischen Ordensstaate, wo schon Mitte des 15. Jahrhunderts der Grundsatz herrschte, daß keine preußische Stadt der anderen die Getreidezufuhr sperren dürfe,

aber doch machte sich hundert Jahre später die brandenburgische Ritterschaft vom Stapel- und Niederschlagsrecht der Städte frei, indem sie freie Ausfuhr aus dem Lande erlangte, wie denn in Brandenburg jedenfalls schon im 16. Jahrhundert der Kurfürst unbedingt darüber verfügte, ob die Ein- und Ausfuhr von Getreide, Wolle und Fellen gestattet sein solle. Auch in Bayern finden wir schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Erlaß allgemeingültiger Marktordnungen; unter der Regierung Albrechts V. (Mitte des 16. Jahrhunderts) wurden für das ganze Herzogtum gültige Verordnungen gegen den Fürkauf von Getreide und Vieh erlassen, und dieser Fürst nahm sich auch des Wegebaues und der Instandhaltung der Straßen in seinen Landen an. So sehen wir auch hier überall die Anzeichen einer neuen Zeit.

Es ist schwer zu sagen, in welcher Weise der deutsche Handel aus den mannigfachen Krisen und Bedrängnissen, in die er während der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts geriet, sich herausgearbeitet haben würde, ob es ihm bei ruhiger Entwicklung gelungen wäre, die Hemmnisse im Innern und nach außen zu beseitigen oder zu überwinden. Es ist dem deutschen Bürgerstande des 17. Jahrhunderts nicht beschieden gewesen, in friedlicher Entwicklung die dazu nötigen Kräfte zu sammeln, denn mitten in diese Zeiten der Übergänge traf Deutschland das furchtbare Elend des Dreißigjährigen Krieges. Wie auf allen Gebieten politischen, geistigen und wirtschaftlichen Lebens, so hat er auch auf dem des Handels und der Industrie Deutschland Wunden geschlagen, deren Spuren erst das 19. Jahrhundert völlig getilgt hat. Es wird sich statistisch wohl nie in dürren Ziffern festlegen lassen, was Deutschland damals an lebendem und totem Kapital eingebüßt hat — aber wo immer wir an einzelnen Stellen genauere Einsicht gewinnen können — fast überall das gleiche trostlose Bild. Die verödeten und verarmten Städte konnten für den Landmann keine genügenden Absatzgebiete mehr bilden, noch waren sie wie früher die Vermittler des Handels auf größere Entfernungen; ein völliges Daniederliegen des Kleinhandels, verbunden mit ungesundem Sinken der Preise, war die Folge. Zu industriellen Unternehmungen fehlte Tatkraft und Kapital, und wo sich der Gewerbefleiß doch allmählich wieder hob, wie am Oberrhein und in Südwestdeutschland, gab er nicht dem deutschen Handel Nahrung, sondern Fremde übernahmen den Export. Namentlich die Holländer breiteten vom Niederrhein her ihre Handelsherrschaft über das ganze Rheingebiet und Südwest-

deutschland aus; die dort entstehenden Industriestädte, wie Krefeld, Mannheim wurden geradezu Filialen der Holländer. Der Import aus Holland, England und Frankreich überwog aber ganz außerordentlich den Export nach diesen Ländern, und es war kein Zeichen der Gesundung, daß gerade Luxus- und Galanteriewaren aus Frankreich und Italien einen Hauptanteil an dem fremden Import hatten — er zeigt die klaffende Schlucht zwischen einem verarmten Volke und den in Luxus lebenden Fürstenhöfen nur in noch grellerem Licht. Ende des 17. Jahrhunderts war das Mißverhältnis an Einfuhr und Ausfuhr zwischen Deutschland und Frankreich derart, daß jenes an dieses nur für 8 Mill. Ls. ausführte, darunter über ein Drittel Rohmaterial, dieses an jenes für 14 Mill. Ls., darunter für 5 Mill. hochwertige Industrieerzeugnisse; noch für das 18. Jahrhundert hat man den Verlust Deutschlands in seinen Handelsbeziehungen zu Frankreich auf 550 Mill. Taler berechnet.

Während des Krieges verödeten natürlich die Handelsstraßen; Kaufleute, die es wagten, zu den Messen zu ziehen, setzten sich der Gefahr aus, von der rohen Soldateska oder von den verwilderten Bauern ausgeplündert und erschlagen zu werden. Die Ströme, durch Jahrzehnte ohne Regulierung, versandeten, veränderten ihre Betten; Wehre und Schutzvorrichtungen verfaulten, die Dämme sanken ein, Überschwemmungen waren namentlich an den Gebieten der mittleren Elbe keine Seltenheit. Vor dem Kriege im Interesse des Handels unternommene Anlagen verfielen, wie der von den Kurfürsten von Brandenburg schon begonnene Kanal zwischen Oder und Spree.

Durch den westfälischen Frieden wurde dann die Scheldesperre der Holländer gesetzlich anerkannt und so der Rheinhandel in deren dauernde Knechtschaft gebracht; an den Mündungen der Oder, Elbe und Weser saßen die Schweden, die schon während des Krieges durch die von Gustav Adolf eingeführten Lizenten den Ostseehandel auf das schwerste bedrückt hatten. Auch Danzigs Getreidehandel erlahmte; während es 1619 noch eine Getreideausfuhr von 102 981 Lasten gehabt hatte, konnte es 1659 nur noch eine solche von 542 Lasten verzeichnen. Auch der Handel der Nordseehandelsplätze — darüber darf uns das Emporkommen Hamburgs nicht täuschen — vollzog sich zum großen Teil auf fremden Schiffen oder war überwiegend Import. Voll patriotischen Schmerzes konnte noch hundert Jahre später Justus Möser in seinen patriotischen Phantasien aus-

rufen: „Wir wollen nach Bremen reisen, um den dortigen Kaufleuten den Sand in ihre Schiffe schieben zu helfen, welchen sie als Ballast einladen; wir wollen uns von den Franzosen zu Nantes auf die Sandberge führen lassen, welche dort am Hafen von den Bremern wieder ausgeschoben werden und unter dem Titel: „les produits de l'Allemagne“ bekannt sind“.

Ein trauriges Bild fürwahr, wohin wir blicken, und um so trauriger, weil in dieser unseligen Zeit dem einst so rührigen und selbstbewußten Bürgertum diese Tugenden fast überall verloren gingen, Engherzigkeit und Kleinlichkeit, Mangel an Unternehmungsgeist, ja selbst Mangel an Redlichkeit und Tüchtigkeit im Gewerbebetriebe an deren Stelle traten.

Von diesem Bürgertume war eine Wiederbelebung des deutschen Wirtschaftslebens nicht zu hoffen, sie mußte von anderer Seite kommen.

Und sie kam durch das deutsche Fürstentum.

Kapitel 2.

Deutschlands Handel im Zeitalter des Merkantilismus (bis zum Ausgange des 18. Jahrhunderts).

Die mittelalterliche Stadtwirtschaft stellt sich uns in ihrer höchsten Entwicklung als ein vollkommen in sich abgeschlossenes Wirtschaftssystem dar, das sich ausdrückt in dem Münzwesen wie in dem Steuersystem, ganz besonders aber auch in den mannigfachen Vorkehrungen, die zur Regelung des einheimischen Marktes, zum Schutze des Handels und Verkehrs von außen und nach außen getroffen werden. Solange sich die Entwicklung des deutschen Städtewesens in aufsteigender Linie befand, diente auch dieses in sich geschlossene Wirtschaftssystem dem allgemeinen Fortschritt und namentlich auch der Förderung des nationalen Handels. Seitdem aber in der Entwicklung des deutschen Städtewesens ein Stillstand eintrat und damit auch das gesamte Wirtschaftssystem mehr und mehr der Verknöcherung anheimfiel, wurden dessen Einrichtungen zu Hemmschuhen des Fortschritts. Von diesem Gesichtspunkte aus stellt sich uns die Beseitigung dieser veralteten Formen der Stadtwirtschaft durch eine höhere Gewalt als ein notwendiger Schritt dar. Diese höhere Gewalt repräsentierte in dem Deutschland des 16. und 17. Jahrhunderts das Territorialfürstentum, nicht mehr das Kaiser-

tum. Indem nun aber dieses Fürstentum, das in diesem Zeitalter politisch den Absolutismus herausbildete, an die Aufgabe ging, die alten Formen zu zertrümmern, wurde es damit in die Notwendigkeit versetzt, seinerseits Träger einer neuen Wirtschaftspolitik zu werden. Diese neue Wirtschaftspolitik, der nicht nur die meisten deutschen Fürsten, sondern alle bedeutenderen handeltreibenden Staaten Europas während des 17. und 18. Jahrhunderts folgten, war die, deren Wesen man als **Merkantilismus** bezeichnet.

Wenn das Fürstentum die mittelalterliche Stadtwirtschaft, oft erst nach zähem Kampfe, zertrümmerte, so geschah dies doch nicht, ohne daß es von eben diesem Wirtschaftssystem gewisse Anschauungen übernommen hätte. Dahin gehört die Vorstellung von der Notwendigkeit des Abschlusses nach außen, der Gedanke eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes, innerhalb dessen alles, was dieses Gebiet hervorbringt, in erster Linie dessen Angehörigen zugute kommen soll. Aber diese Anschauungen wurden nun auf das ganze Territorium übertragen. Freilich hat das Merkantilsystem diesen Gedanken nun in einer gewissen Einseitigkeit ausgeprägt. Als Hauptkraft, die Werte schüfe, sah man in jener Zeit die Industrie an, von „blühenden Manufakturen" glaubte man das Volkswohl und die Finanzkraft des Staates in erster Linie abhängig. Damit verknüpfte sich dann die Theorie von der aktiven und passiven Handelsbilanz. Man war des Glaubens, daß nur der Handel Geld ins Land bringe, und daß daher ein Staat verarmen müsse, bei dem der Wert der Einfuhr den der Ausfuhr übersteige, sah also im Geldvorrat an sich in erster Linie den Reichtum eines Landes, den man durch Hebung der Ausfuhr, Verminderung der Einfuhr zu vermehren dachte. Die Industrie des eignen Landes suchte man daher auf alle mögliche Weise zu heben und sie durch hohe Einfuhrzölle oder Einfuhrverbote zu schützen; um dagegen der Industrie das nötige Rohmaterial zu sichern, erließ man Ausfuhrverbote auf die wichtigsten Rohprodukte, namentlich die Wolle, erleichterte anderseits die Zufuhr solcher der eignen Industrie notwendigen Rohprodukte. Dieses Merkantilsystem bedeutet zweifellos einen ganz wesentlichen Fortschritt in der Wirtschaftsgeschichte der europäischen Völker; erst auf seinem Boden ist eine wahrhafte nationale Handels- und Wirtschaftspolitik erwachsen, und es ist deshalb auch kein Zufall, daß die ersten Ansätze des Merkantilismus sich bei dem Volke gezeigt haben, das zuerst es zu nationaler Einheit gebracht hat, bei den

Engländern, wo wir die ersten Spuren bis ins 13. Jahrhundert zurückverfolgen können.[1])

Die erste konsequente und allseitige Ausbildung fand das Merkantilsystem alsdann in dem Frankreich Ludwigs XIV., dessen hervorragender Minister Colbert durch die Erlasse der Jahre 1664 bis 1673, die Tarife von 1664 und 1667, die ordonnance civile (1667), das édit général sur les eaux et les forêts (1669), die ordonnance criminelle (1670) und die ordonnance de commerce (1673) für Frankreich ein neues Zeitalter seines wirtschaftlichen und Rechtslebens heraufführte, auf beiden Gebieten die Einheit für den gesamten Staat schuf.[2]) Auch das Wirtschaftsleben Deutschlands und besonders die Geschichte seines Handels steht in diesem Zeitraum, den wir etwa bis zum Tode Friedrichs des Großen rechnen können, durchaus im Zeichen des Merkantilismus, der hier früher und dort später, bald in voller Schärfe, bald weniger konsequent durchgeführt, aber doch fast überall als die siegreiche Wirtschaftsform erscheint.

Bei der unübersehbaren Fülle der Einzelwirtschaftsgeschichten, in die das Deutsche Reich nach der Menge seiner Territorien zerfiel, ist es selbstverständlich nicht möglich, sie alle in unsere Darstellung aufzunehmen; wir werden uns auf die Gebiete beschränken müssen, die politisch wie wirtschaftlich eine größere Rolle spielen konnten.

Beginnen wir unsere Wanderung mit dem Ländergebiet, das die Träger der Kaiserkrone unter ihrer Herrschaft vereinigten, so tritt uns in Österreich-Ungarn der entschlossene Übergang zu einem auf den Lehren des Merkantilismus beruhenden Prohibitivsystem seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts entgegen; von Karl VI. begonnen, von Maria Theresia nicht ohne Schwankungen weiter ausgebildet, entwickelte es sich unter Joseph II. zu größter Schärfe. Auch hier ist in diesem Zeitraume mit vollstem Bewußtsein und namentlich seit den Tagen der Maria Theresia auch mit großer Unermüdlichkeit und Ausdauer staatliche Handels- und Gewerbepolitik getrieben; wenn trotzdem nur recht bescheidene Ergebnisse erzielt wurden, so lag das einmal an der unglaublichen Schwerfälligkeit der Behörden, namentlich des Kommerzienrats in Wien, der bei jedem Vorschlage zur Hebung des Handels Be-

---

1) Vgl. Langenbeck, Englands Weltmacht S. 10, ANuG 174.

2) Vgl. über Colberts Tätigkeit auch G. Maier, Soziale Bewegungen und Theorien S. 73f., ANuG Bd. 2.

denken über Bedenken äußerte und vielen vernünftigen Ideen unter diesem Berge von Bedenken ein Grab bereitete. Dazu kam, daß es an Unternehmungsgeist, an privatem und öffentlichem Kapital fehlte, diesen notwendigen Vorbedingungen jeder lebenskräftigen Handelstätigkeit.

Schon der Entwicklung des Binnenhandels stellten sich die größten Schwierigkeiten entgegen; jedes Land bildete ein abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet für sich und schützte sich gegen die anderen durch Zollschranken, die zu beseitigen selbst den lebhaften Bemühungen Josephs II. nicht gelungen ist; es war schon viel, daß unter ihm wenigstens die Ausfuhrverbote aus den Erblanden nach Ungarn und die dortigen Einfuhrzölle auf erbländische Waren beseitigt wurden.

Auch der mangelhafte Zustand der Wege stand einem lebhafteren Handelsverkehr entgegen; dem Wegebau wandte daher auch schon Maria Theresia ihre Fürsorge zu, aber bei der Knappheit der Mittel und der Langsamkeit der Behörden kam man über bescheidene Anfänge nicht hinaus; von größerer Bedeutung wurde nur die Straße Wien—Triest, die allerdings dann auch als ein Muster des Straßenbaus gelten konnte. Und doch hätte die Hebung des Binnenverkehrs gerade auch die heimische Produktion fördern können; gab es doch in einzelnen Gebieten blühende Industriezweige, wie in Böhmen die Glasfabrikation, in Schlesien die Leinweberei, den lebhaften Bergbau. Schlesien, das sich nach dem Dreißigjährigen Kriege verhältnismäßig schnell erholt hatte, galt überhaupt im österreichischen Staate als der Hauptsitz der Kommerzien, und auch aus diesem Grunde wurde der Verlust dieses schönen Landes an Preußen so schmerzlich empfunden. Auch ein Teil des Außenhandels ging Österreich dadurch verloren, weil es nicht gelang, den Handel von Rußland und Polen, der über Breslau ging, auf andere Wege über Österreich zu leiten; der Versuch, den man mit Jahrmärkten in Teschen machte, mißglückte vollkommen. Wie hier in Schlesien eine feste Zollschranke für den österreichischen Handel fortab sich erhob, ja stellenweise ein von beiden Seiten mit Zähigkeit und Erbitterung geführter Zollkrieg eintrat, so trat auch sonst namentlich seit der konsequenteren Durchführung des Prohibitivsystems ein Rückgang des Handels mit den Territorien des Deutschen Reiches ein; selbst mit dem politisch doch meist befreundeten Sachsen kam man zu keiner rechten Einigung; nur mit Bayern wurde ein leidliches Einvernehmen erzielt.

Es hat sonst nicht an Versuchen gefehlt, den Außenhandel zu beleben, so wurde zur Hebung des Handels mit der Türkei in den Friedensverträgen mit dieser Macht die Freigabe des Donauverkehrs bis Widdin, später sogar bis zum Schwarzen Meere durchgesetzt; aber man mußte bald erleben, daß sich hier lediglich ein Passivhandel entwickelte: Schaf- und Baumwolle, Leder und Wachs, Gewebe aus Wolle, Baumwolle und Seide wurden nach Österreich eingeführt, aber der gehoffte Absatz von Leinwand, Eisen und Glas dorthin wollte sich nicht recht entwickeln.

Es begannen in jener Zeit auch die Versuche, Triest, dessen Bedeutung man wohl erkannte, zu einem wichtigen Seehandelsplatze zu machen; durch Einschränkung der Zölle — Mauten, wie sie in Österreich heißen — suchte man den Verkehr mit dem Binnenlande zu heben; Märkte und die Errichtung einer Börse sollten der Belebung des Handels dienen. Den Seehandel suchte man durch mancherlei Maßnahmen zu fördern; so wollte man den hamburgisch-holländischen Handel mit Böhmen über Triest leiten, was aber von den Böhmen schon wegen des mangelhaften Zustandes der Landstraßen abgelehnt wurde. Mit Spanien schloß man einen Handelsvertrag auf Grund des Meistbegünstigungsrechtes, aber erst nach dreißig Jahren kam man auf den Gedanken, nachzuforschen, worin denn eigentlich dieses Meistbegünstigungsrecht bestehe, und setzte damals eine Gleichbehandlung der österreichischen Leinwand mit der französischen durch. Aber recht lebensfähig wollte auch dieser Handel sich nicht gestalten, selten fuhr auch nur ein Schiff im Jahre noch im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts von der Adria nach Spanien. Wie auf dem Adriatischen Meere der Verkehr unter den Ansprüchen Venedigs, alle im Adriatischen Meere erscheinenden Schiffe zu untersuchen, zu leiden hatte, so beanspruchte im westlichen Mittelmeer Sardinien ein Zollrecht für alle zwischen Korsika und Villafranca fahrenden Schiffe unter 250 Tonnen, und erschwerte auch dadurch den Handel Österreichs, das erst 1785 zu erleichternden Vereinbarungen mit Sardinien kam. Der Handel mit Oberitalien litt unter dem übermäßigen päpstlichen Pozoll, der 16—24 Prozent des Warenwertes betrug; auch hier gelang es erst allmählich, einige Erleichterungen durchzusetzen.

Daß eine der Hauptursachen, weshalb Österreichs Handel sich nicht heben wollte, auch in dem Mangel an Unternehmungsgeist bestand, geht deutlich daraus hervor, daß ein großer Teil des Handelsverkehrs in Händen fremder Kaufleute sich befand. In Ungarn waren es

namentlich Griechen; in den österreichischen Erblanden spielten längere Zeit die überwiegend aus den großen oberdeutschen Handelsplätzen stammenden „Niederläger" eine bedeutende Rolle, die durch Leopold I. privilegiert namentlich in Wien, Linz und Krems einen schwunghaften Handel mit fremden Waren trieben; auch der Geldhandel in Wien, wo es an einem öffentlichen Kreditinstitut fehlte, lag fast ganz in ihren Händen. Als das Prohibitivsystem schärfer angezogen wurde, wandten sich viele von ihnen der Industrie zu. Lebhaft entwickelte sich in dieser Zeit der Hausierhandel; eine merkwürdige Erscheinung waren die sogenannten Industriewanderer, die fast alle Länder Europas durchwanderten, ja bis nach Persien und Ägypten kamen und namentlich mit exotischen Tieren wie Affen und Papageien und mit Kanarienvögeln handelten, während Hausierer aus dem Pustertal weithin ihre Decken und Holzwaren vertrieben.

Am Schluß des Jahrhunderts hat dann noch einmal Joseph II. geglaubt, durch die schärfste Handhabung des Prohibitivsystems der Schwäche des österreichischen Handels aufhelfen zu können, aber es trat ihm doch schon lebhafter Widerspruch entgegen, der Glaube an den Merkantilismus war damals doch schon sehr ins Schwanken geraten.

So äußerte der Graf Karl Zinzendorf, ein Mann, der sich redlich um die Hebung des österreichischen Handels bemüht hat, „der Handel sei kein Krieg aller gegen alle, sondern das Band der Nationen, und jede Regierung, die ihn nicht auf solche Weise betrachte und solchergestalt behandle, lege unfehlbar der Ausbreitung der eignen Nationaltätigkeit die größten Hindernisse in den Weg. Es gebe keinen schädlichen Privathandel"; die Lehre von der Handelsbilanz bezeichnete er als einen leeren Traum. Das sind Worte, die ein Freihandelsmann des 19. Jahrhunderts gesprochen haben könnte. Und in ähnlicher Weise äußerte der niederösterreichische Regierungsrat Hägelin in einem Gutachten, „es müsse in Erwägung gezogen werden, ob es möglich oder der Wohlfahrt des Staates zuträglich sei, alle Bedürfnisse im eignen Lande zu befriedigen. Der wahre ursprüngliche Reichtum bestehe in dem Überflusse der durch den Fleiß hervorgebrachten Landesprodukte; das Geld sei kein wahrer Reichtum, sondern nur ein Zeichen davon. Der Zwang, der durch Verbote dem Handel angetan werde, sei nachteilig; zur Förderung des Handels sei Freiheit, Sicherheit und Schutz, d. h. bloß eine kluge Leitung erforderlich".

Diese Einsicht tiefer blickender Männer drang allerdings erst sehr allmählich in weitere Kreise ein; die Regierung verschloß sich ihr vorläufig noch vollkommen, und so wurde auch bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts in der Lage des österreichischen Handels wenig geändert.

In Oberdeutschland verlieren im Laufe des 17. Jahrhunderts die einst blühenden Reichsstädte Augsburg, Ulm, Regensburg mehr und mehr ihre Bedeutung als selbständige Handelszentren, dagegen wandten in Bayern seit der Mitte des 16. Jahrhunderts die tüchtigsten Fürsten auch ihre Sorge den verschiedenen Zweigen der Volkswirtschaft und nicht zum mindesten auch dem Handel zu. Im 16. Jahrhundert war es Herzog Albrecht V., bei dem man zuerst von einer Handelspolitik sprechen kann; es wurde schon erwähnt, daß er durch Verbot des Fürkaufs, durch Einfuhr- und Ausfuhrverbote den Handel und die Industrie zu heben suchte — also alles Maßregeln durchaus merkantilistischen Gepräges.

Der bedeutendste von Bayerns Fürsten im 17. Jahrhundert, Maximilian I., der für diesen Staat Ähnliches geleistet hat wie der Große Kurfürst für Brandenburg, hat auch Handel und Gewerbe in seinem Lande zu fördern gesucht und zwar auch völlig im Sinne des Merkantilismus. So suchte er den einheimischen Tuchhandel zu heben durch Einfuhrverbote ausländischen, besonders Meißener Tuchs; die Anpflanzung von Maulbeerbäumen sollte der Hebung der Seidenzucht zugute kommen. Besondere Sorgfalt wendete man dem Salzhandel zu, der fürstliches Regal war; zahlreiche Salzverträge mit den Nachbarn schufen dem bayrischen Salz Absatzgebiete nach den österreichischen Landen und Mitteldeutschland, ja bis nach Lothringen und Burgund. Maximilian hat auch durch Einfuhrverbote fremden Bieres und Brauverordnungen den Grund gelegt zu dem blühenden bayrischen Brauereigewerbe, das so wichtig für dieses Land werden sollte. Selbst an die Gründung von Handelsgesellschaften, an denen die Regierung sich selbst beteiligen wollte, hat dieser Fürst gedacht, namentlich um nach dem Dreißigjährigen Kriege die Unternehmungslust neu zu wecken.

Die mannigfachen Pläne und Vorschläge, die unter Kurfürst Ferdinand Maria, Maximilians Nachfolger, der nach München berufene Schriftsteller Dr. Johann Joachim Becher zur Anlegung neuer Manufakturen, zur Gründung einer bayrischen Kolonie in Südamerika, zur Ausnutzung der Möser an der Isar entwarf, kamen allerdings bis auf die Gründung einer Seidenmanufaktur

in München nicht zur Ausführung, sie beweisen aber, daß man auch in dieser Zeit die Hebung des Handels versuchte. Doch wollte das durchaus nicht gelingen; vielfach schrieb man den Niedergang des Handels dem Überwuchern des Hausierhandels zu, und es sind denn auch wiederholt Verordnungen erlassen, um ihn einzuschränken. Max Emanuel hat dann am Ausgang des 17. Jahrhunderts nicht ohne Erfolg für die Hebung der Tuch- und Wollmanufaktur gewirkt, unter ihm wurde auch, um den Handel zu heben, eine eigene Behörde, das Kommerzienkollegium, errichtet. Aber freilich hat dann die französische Parteigängerschaft dieses Fürsten während des spanischen Erbfolgekrieges, durch den Bayern zu einem Hauptkriegsschauplatz wurde, manche günstigen Ansätze wieder vernichtet. Doch wurde nach diesem Kriege auf die Verbesserung der Handelsstraßen namentlich nach Österreich hin, viel Sorgfalt verwendet; in dieser Richtung war man auch weiterhin tätig, ein Dekret von 1738 befahl die Anlage sogenannter Hochwege. Aber der Hebung des Handels stand auch in dieser Zeit, um die Mitte des 18. Jahrhunderts, die große auswärtige Politik Bayerns entgegen, dessen Kurfürst damals die Hand nach der Kaiserkrone ausstreckte. Nur der Getreidehandel hob sich im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts; nicht nur die größeren oberdeutschen Städte, auch Schwaben und die Schweiz wurden zum Teil mit bayrischem Korn versorgt. Nicht unbedeutend war auch der Holzhandel, der donauabwärts bis nach Wien ging; zeitweise war er so stark, daß es nötig schien, die Ausfuhr zu erschweren, um nicht in Bayern selbst Mangel eintreten zu lassen. Überhaupt hielt man, wo es notwendig erschien, auch in diesem ganzen Zeitraume an Ausfuhr- und Einfuhrverboten, an letzteren namentlich im Interesse des Salzhandels, fest. Die immer neuen Ansätze zur Hebung der Industrie stießen dagegen in dem wesentlich ackerbautreibenden Lande auf fortgesetzte Schwierigkeiten; erst Maximilian III. Joseph hatte etwas größeren Erfolg damit, namentlich die Lodenweberei gewann damals Bedeutung auch über das Land hinaus und eroberte sich Absatzgebiete bis in die Türkei. Neben Albrecht V. und Maximilian I. ist Maximilian III. Joseph der bedeutendste Förderer des Handels und der Industrie gewesen; er suchte den inneren Handel von dem Druck der zahlreichen Binnenzölle zu entlasten und den Außenhandel durch Handelsverträge zu beleben.

Am Ausgang des 18. Jahrhunderts trat dann ein gewisses Schwanken in der bisher konsequent festgehaltenen merkantilistischen Handelspolitik ein; so wurde unter Karl Theodor zeitweise der Getreide-

handel freigegeben, 1783 auch der Handel mit Leinwand, Wolle und Tuch. Eine neue Handelsepoche trat für Bayern dann mit Maximilian IV. Joseph um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts ein; der Minister Montgelas war es, der hier den Handel im Innern von allen Fesseln zu befreien suchte, das Zollwesen einer durchgreifenden Änderung unterzog, die Ausnutzung der Wasserwege wie Isar und Lech durch ihre Schiffbarmachung ins Auge faßte, und schließlich durch die Verordnungen vom 7. Dezember 1804 die Ideen einer vollkommenen Handelsfreiheit zum Ausdruck brachte.

In dem politisch am meisten zersplitterten Südwesten Deutschlands ist von einer Handelspolitik größeren Stils natürlich keine Rede, doch trat hier und da die Entfaltung eines gewissen Gewerbefleißes zutage wie im Breisgau die der Textilindustrie, allerdings in enger Anlehnung an die gleichartige Schweizer Industrie. Zu einer gewissen Bedeutung gelangte auch hier der Hausierhandel, namentlich der Schwarzwälder mit ihren Uhren, die Form des Handels, der, wie Gothein bemerkt, „damals seine großen Tage in der Volkswirtschaft erlebte, weil er zähe und schmiegsam sich auch mit den schlechtesten Verkehrsbedingungen abzufinden weiß". Für den Handel auf größere Entfernungen blieb auch in diesem Zeitraum die Abhängigkeit von den Holländern bestehen. Auch in dem Zustande der Rheinschiffahrt änderte sich kaum etwas, Mainz zog sogar nach dem Dreißigjährigen Kriege sein vorher milder gehandhabtes Stapelrecht wieder schärfer an. Unter diesen Umständen blieb das Holz des Schwarzwaldes und Spessarts die einzig nennenswerte Ware, die von Oberdeutschland rheinabwärts ging. Auch der Versuch des tüchtigen, um die Hebung seines Landes hochverdienten Kurfürsten Karl Ludwig von der Pfalz, in Mannheim auf den Grundlagen der Handels- und Gewerbefreiheit einen lebensvollen Mittelpunkt für den Handel seines Landes zu schaffen, mußte vorläufig an den Rheinsperren und Zöllen scheitern. Aber dennoch lagen in der Gründung Mannheims wie in der Entwicklung einer lebensfähigen Kleinindustrie im Schwarzwalde die Keime zu einer bedeutsamen Handelstätigkeit dieser Gebiete.

In Mitteldeutschland haben sich die kursächsischen Lande noch im 17. Jahrhundert wieder zu lebhafter Industrietätigkeit erhoben, zu der Lausitzer Leinweberei, die schon im 17. Jahrhundert blühte, kam dann im 18. Jahrhundert das Meißner Porzellan, die Baum-

wollweberei von Chemnitz als Hauptzweige einer auch sonst im Aufblühen begriffenen sächsischen Industrie. Das bedeutsame Zentrum des sächsischen Handels blieb auch in diesem Zeitraume Leipzig; hier trafen sich die Hauptverkehrswege aus dem norddeutschen Flachlande und den oberdeutschen Handelsgebieten, vom Rhein und vom slawischen Osten; Leipzigs Messen genossen damals Weltruf. Freilich blieb diese Stellung nicht unangefochten; ein großer Teil des östlichen Handels wurde durch die Maßnahmen der brandenburgisch-preußischen Herrscher, die wir noch kennen lernen werden, von der alten Handelsstraße Breslau—Leipzig abgezogen, und alle Versuche, die alte hohe Landstraße neu zu beleben, schlugen fehl. Auch die Schiffbarmachung der Saale Ende des 17. Jahrhunderts schadete dem Leipziger Handel; selbst Naturereignisse wie die furchtbare Pest von 1680 brachten der Stellung Leipzigs Nachteil, da sie zur Benutzung neuer Landstraßen von dem Süden nach dem Norden mit Umgehung Leipzigs führten. Eifrig kämpfte Leipzig gegen eine Eröffnung der Elbschiffahrt oberhalb Magdeburgs, da dadurch sein wichtiger Landhandel mit dieser Stadt vernichtet worden wäre; und erst Mitte des 18. Jahrhunderts setzte es Dresden im Interesse seines Handels mit Leinwand und Pottasche durch, „daß das Leipziger Stapelrecht fernerhin keine Anwendung mehr finden sollte auf den Bezug von Materialien für die Rechnung inländischer Fabrikanten" (Verordnung vom 21. Mai 1756 bei Heller S. 71). Der Siebenjährige Krieg hat dann die letzten Reste des Leipziger Stapelrechts hinweggefegt, aber die Stadt lernte bald einsehen, daß die Freiheit des Verkehrs bei der Gunst ihrer Lage ihr nur zum Vorteil gereiche, und selbst mit dem so lange und erbittert bekämpften Handel auf Saale und mittlerer Elbe söhnte sie sich jetzt aus.

Im norddeutschen Flachlande, soweit es nach dem Dreißigjährigen Kriege nicht in den Händen der Schweden und Dänen war, kamen als größere Faktoren politischen und wirtschaftlichen Lebens neben dem brandenburgisch-preußischen Staate wesentlich nur die welfischen Lande in Frage.

Die große Sünde des Welfenhauses, durch die es auch auf politischem Gebiete namentlich in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges sich so erheblichen Schaden zugefügt, die Zersplitterung der Lande und die Uneinigkeit der verschiedenen Linien, tritt auch im Wirtschaftsleben hervor und hat auch hier die Entwicklung ungünstig beeinflußt. Für den Handel der braunschweigisch-lüneburgischen

Lande kam vor allem die Elbe in Frage; wir sahen, wie es Hamburg glückte, durch den direkten Handel mit Magdeburg die Handelsbeziehungen Lüneburgs lahm zu legen und die Bedeutung dieser Stadt zu vernichten. Wenn es hier den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg nicht gelang, Abhilfe zu schaffen, so schien es längere Zeit, als sollte es auch noch an einem anderen Punkte in seinem Handel empfindlich von Hamburg geschädigt werden. Es handelte sich um den freien Verkehr auf der Süderelbe, über die Braunschweig-Lüneburg die Territorialhoheit hatte. Im Interesse seiner Stapel- und Niederlagerechte suchte Hamburg, für das die Norderelbe den Warenweg bildete, die Süderelbe möglichst zu sperren. Die Uneinigkeit der Celler und Harburger Linie ermöglichten es Hamburg bis über die Mitte des 17. Jahrhunderts hinaus, den Verkehr auf der Süderelbe tatsächlich in weitgehendem Maße zu beschränken; selbst gelegentliche Repressalien oder Vorgehen mit bewaffneter Macht schufen keine Abhilfe, eben weil es auf Seite der Braunschweiger an Einigkeit und deswegen auch an Dauer und Nachdruck bei den ergriffenen Maßregeln fehlte. Die Sachlage änderte sich erst zugunsten Braunschweig-Lüneburgs, als 1642 die Harburger Linie ausstarb und die Celler Linie das Erbe antrat, so daß nun auch eine größere Einheitlichkeit in der Elbschiffahrtspolitik zutage trat. Denn was das zugunsten Braunschweig-Lüneburgs schon 1619 ergangene Reichskammergerichtsurteil nicht hatte bewirken können, das wurde 1661 durch Energie des Herzogs von Braunschweig-Lüneburg erreicht: durch die Anlage einer befestigten Schanze bei Bullenhausen wurde die Herrschaft Hamburgs über die Süderelbe endgültig beseitigt und damit die erste Bresche in das festgeschlossene System von Hamburgs Stapelrecht gelegt.

Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts beginnen dann auch die Bemühungen der Braunschweiger, durch Anlage eines eigenen Handelsplatzes sich und ihre Lande von Hamburgs Handelsherrschaft frei zu machen; und zwar hoffte man Harburg, am linken Elbufer Hamburg unmittelbar benachbart, zu einer Konkurrentin von Hamburg machen zu können. Eine Zeitlang schien dann dieser Platz sich auch zu größerer Bedeutung entwickeln zu wollen, als der Kurfürst von Brandenburg wegen der übermäßigen Zölle Hamburgs 1661 mit den Braunschweigern einen Rezeß schloß, durch den Harburg zum Niederlagsort für märkisches Getreide und Holz gemacht werden sollte. Allein zu rechtem Leben wollte doch der Handel

Harburgs sich trotzdem nicht entfalten; es lag das besonders daran, daß die auswärtigen, namentlich holländischen Schiffe, meist leer ankamen und nur Waren dort einluden, vor allem auch daran, daß infolge der drückenden Nähe Hamburgs Harburg lediglich ein Niederlagsort blieb, ein Markt sich aber dort nicht entwickelte. Als dann nach der Herabsetzung der Hamburger Zölle die Brandenburger kein weiteres Interesse an der Aufsuchung Harburgs hatten, als durch die Erneuerung des Magdeburger Stapelrechts durch den Großen Kurfürsten den Harburgern auch der Handel mit dieser Stadt erschwert wurde, da mußte Harburg den ungleichen Kampf mit der großen Nachbarstadt allmählich aufgeben; auch der gegen Ende des 17. Jahrhunderts gepflegte direkte Verkehr mit Altona, an dem übrigens auch Lüneburg beteiligt war, so sehr er im kleinen auch Hamburg schadete, vermochte Harburgs Stellung nicht wesentlich zu heben. Von Bedeutung blieb auch auf längere Dauer nur Harburgs Holzhandel, aber hier waren gerade die Hamburger ihre Hauptabnehmer, namenlich für Krummholz. Auch die Versuche der Braunschweiger Herzöge, am Reiherstieg, dort wo die Süderelbe durch eine Abzweigung mit der Norderelbe in Verbindung tritt, eine bedeutendere Hafenanlage ins Leben zu rufen, hat Hamburgs Handel ernstlichen Abbruch nicht tun können, nur für Holzhandel und Schiffsbau hat dieser Hafen einige Bedeutung behalten. Im 18. Jahrhundert ebbt dann der Kampf zwischen Braunschweig-Lüneburg und Hamburg allmählich ab, nachdem man in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts noch mancherlei Projekte entworfen hatte, durch Veränderungen im Strome den Verkehr von Hamburg abzulenken. Man erkannte doch allmählich, daß man auch im Interesse des braunschweigischen Landes das bedeutende Handelsemporium Hamburg nicht entbehren könne, es daher verkehrt sei, den Handel dieser Stadt schädigen zu wollen. Und dazu kam dann außerdem, daß man in Dänemark den Feind erkannte, den man mit Hamburg gemeinsam zu bekämpfen habe im Interesse des Elbhandels; als 1781 sich Hamburg über den Hafenbau des unter dänischer Hoheit stehenden Altona beschwerte, weil es dadurch Einengung seines Fahrwassers fürchtete, traten die hannöverschen Minister beim Könige von England für Hamburg ein, „weil man ein starkes Interesse hat, sich der Freiheit der Elbe und der Schiffahrt auf selbiger überhaupt sowohl als der Hamburgischen Elb-Commerici insonderheit gegen die von Dänemark bezielte Beeinträchtigungen anzunehmen“. So sehen wir auch hier mit neuen Anschauungen eine neue Zeit sich Bahn

brechen, und ein wichtiges Ergebnis hat der Kampf, den freilich nicht die Braunschweiger allein gegen Hamburg geführt haben, doch auch gehabt, die Hamburger mußten ihr so lange zäh festgehaltenes Stapelrecht im Verlaufe des 17. und 18. Jahrhunderts allmählich aufgeben. Der Handelsbedeutung Hamburgs hat das keinen Abbruch getan, da es den Strom wirtschaftlich noch durchaus beherrschte.

Unser Hauptinteresse in diesem Zeitraum ruht naturgemäß auf dem brandenburgisch-preußischen Staatswesen; wie es politisch aus einer Menge äußerlich und innerlich unzusammenhängender Territorien zum Einheitsstaate und zur europäischen Großmacht emporwuchs und damit in einem Zeitraum, wo Österreich immer mehr aus Deutschland herauswuchs, der führende deutsche Staat wurde, so fielen ihm auch im Wirtschaftsleben die wichtigsten und höchsten Aufgaben im Interesse des Zusammenschlusses nach innen und des Kampfes nach außen zu. Es ist das Verdienst dreier Fürsten, diese Aufgaben richtig erkannt und damit auch die wirtschaftliche Hebung des Staates mächtig gefördert zu haben: Friedrich Wilhelms, des Großen Kurfürsten (1640 bis 1688), König Friedrich Wilhelms I. (1713—1740) und Friedrichs des Großen (1740—1786). Auch in dem brandenburgisch-preußischen Staate hat sich der Absolutismus im Kampfe gegen ständische Hartnäckigkeit und Sonderbestrebungen als die notwendige und segensreiche Staatsform einer Übergangszeit erwiesen; aber er wandelte hier auch von vornherein auf den Bahnen des aufgeklärten Absolutismus, der seine Macht einsetzte für die Interessen des Staatswohles und das der Untertanen. Schon der Große Kurfürst gab dieser Anschauung Raum, wenn er einer Münze die Umschrift gab: Pro Deo et populo meo (Für Gott und mein Volk); ihren klassischen Ausdruck hat sie dann ja in dem bekannten Ausspruche Friedrichs des Großen vom „ersten Diener des Staates" gefunden. Gerade von diesem Standpunkte aus verstehen wir auch die unablässigen Bemühungen dieser Fürsten für die Hebung von Landwirtschaft, Handel und Gewerbe.

Leicht war diese Aufgabe zunächst nicht. Der brandenburgisch-preußische Staat um die Mitte des 17. Jahrhunderts bestand aus einer Reihe unzusammenhängender Gebiete, die sich lose um das Stammland, der Mark Brandenburg gruppierten, und deren Bewohnern das Gefühl der Zugehörigkeit zu einem großen gemeinsamen Staatswesen durchaus fehlte. Unter diesen Umständen

war es doppelt schwierig, die durchaus verschiedenartigen wirtschaftlichen Bedingungen und Wünsche des Westens und Ostens auszugleichen und zu befriedigen. Es ist das große Verdienst des Großen Kurfürsten, in den Untertanen seiner verschiedenen Territorien die ersten Vorstellungen eines staatlichen Gemeingefühls geweckt zu haben; in gleicher Weise beruhen auch seine volkswirtschaftlichen Maßnahmen auf dem Gedanken für das Wohl des gesamten Staates. Freilich sind manche seiner Maßregeln nur zu verstehen und zu beurteilen nach finanziellen Gesichtspunkten, wie er denn beispielsweise die hohen Lenzer Elbzölle längere Zeit aus diesem Grunde beibehielt; aber auch die Finanzen des Landes wurden nicht den persönlichen Zwecken, sondern denen des Staates dienstbar gemacht.

Was unter dem Großen Kurfürsten auf dem Gebiete des Handels und Gewerbes erreicht worden ist, ist schließlich trotz aller Bemühungen nicht allzuviel gewesen; das lag an den Widerständen politischer und wirtschaftlicher Natur, die zu überwinden die Kraft des Staates noch nicht ausreichte, es lag aber auch daran, daß nach dem Elend des Dreißigjährigen Krieges die Zustände derart waren, daß überall gewissermaßen erst einmal aus dem Gröbsten heraus gearbeitet werden mußte. Und schließlich darf man das Werk des Großen Kurfürsten nicht nur beurteilen nach dem, was unter ihm selbst erreicht ist, sondern auch danach, was nach ihm daraus geworden ist; es waren doch an recht vielen Punkten lebens- und entwicklungsfähige Anfänge gemacht. Seine handelspolitischen Maßnahmen sind noch nicht überall zu einem konsequenten Merkantilsystem entwickelt, doch treten dessen Grundzüge auch bei ihm schon zutage. Er sucht die Manufakturen zu beleben, gründet Glasbrennereien und Blechhämmer, zieht dann die gewerbefleißigen französischen refugiés in sein Land; aber allzugroß dürfen wir uns die Erfolge dieser Gewerbepolitik doch nicht denken, gelang es ihm doch auch nicht, den weiteren Verfall der Tuchindustrie und der Brauerei seiner brandenburgischen Lande aufzuhalten. An die Beseitigung der zahlreichen landschaftlichen Zollschranken, die den Binnenhandel beschwerten, hat er wohl überhaupt nicht gedacht, seine Fürsorge galt mehr dem Verkehr auf den Wasserstraßen, obwohl er für die Verbesserung der Wege und Einrichtung regelmäßiger, das ganze Land durchziehender Posten viel getan hat. Traurig war und blieb es mit dem Verkehr auf der unteren Oder; Stettin erreichte damals unter schwedischer Herrschaft seinen tiefsten Stand;

die Hoffnung, durch Erwerb dieses Hafens den brandenburgischen Handel zu beleben, schlug zweimal (1648 und 1679) fehl. Dagegen wurde für den Handel auf der mittleren Oder der Bau des Müllroser oder Friedrich Wilhelm-Kanals, der Oder und Spree miteinander verband, von der größten Bedeutung. Daß Frankfurt dadurch geschädigt wurde, konnte den Großen Kurfürsten nicht anfechten, denn die städtische Wirtschaftspolitik mußte hinter der territorialen zurücktreten. Aber es gelang, durch den Bau dieses Kanals einen großen Teil des polnisch-russischen Verkehrs von der hohen Landstraße ab und nun von Breslau an oderabwärts durch die Mark Brandenburg zu ziehen. Freilich konnten die Breslauer Kaufleute an diesen neuen Weg zunächst nur dadurch gewöhnt werden, daß ihnen im Verhältnis zu den brandenburgischen Schiffern große Zollermäßigungen gewährt wurden; so zahlten beispielsweise am Krossener Zoll für ein Faß Zucker von 38 Zentner Berliner und Frankfurter Kaufleute einen Zoll von 21 Reichstlr. 18 Gr. 6 Pf., die Breslauer dagegen nur 12 Gr. Und Breslau ist denn dieser neue Wasserweg zunächst auch zugute gekommen; es entwickelte sich ein lebhafter Verkehr dieser Stadt mit Hamburg; schlesisches Garn und schlesische Leinwand gingen oderabwärts, während Zucker, Heringe, Tabak, Südfrüchte und Südweine, feine Wollwaren und Seidengewebe heimgebracht wurden, so daß Breslau der Hauptlieferant dieser Waren für Polen, Rußland und Österreich wurde. Aber sehr wichtig wurde dieser Handelsweg doch auch für die Entwicklung Berlins, wo die Waren umgeladen werden mußten; diese Stadt gewann, was Leipzig entzogen wurde; allerdings konnte ihre Lage zwischen Oder und Elbe erst recht zur Geltung kommen, wenn durch weiteren Ausbau des Kanalsystems der Weg zur Elbe gleichfalls abgekürzt wurde.

Durch den Erwerb des Erzbistums Magdeburg, das allerdings erst 1680 nach dem Tode des letzten Administrators in brandenburgische Hände überging, wurde nun auch der Elbstrom auf eine lange Strecke ein Wasserweg des brandenburgisch-preußischen Staates, und der Große Kurfürst hat von Anfang an auch diesen Strom dem Handel seines Staates zugänglich zu machen gesucht. Er erkannte die Bedeutung von Magdeburg für den Elbhandel sehr wohl und hat, um diese Stadt zu heben, abweichend von der Handelspolitik, die er sonst verfolgte, sogar ihre Stapel- und Niederlagsrechte erneuert. Vor allem aber tat es not, dem seit dem Dreißigjährigen Kriege ins ungemessene gesteigerten Zollunwesen an der

unteren Elbe Einhalt zu tun. Zahlte doch 1669 ein Schiff mit einer Volladung Getreide von 100 Wispel von Magdeburg bis Hamburg 400—500 Reichstlr. Zoll, dazu kamen noch allerlei andere Abgaben wie Schiffszölle u. a., die man auf weitere 81 Tlr. berechnete. So war es möglich, daß die Verfrachtung einer Last (zu 3 Wispel) Getreide von Magdeburg nach Hamburg mehr als doppelt so viel kostete als von Danzig dorthin. Am berüchtigtsten waren die Mecklenburger Zollstätten wegen ihrer Zollplackereien, von denen Schmoller sagt: „Die mecklenburgische Zollverwaltung in Dömitz erscheint jahrzehntelang nicht viel anders als eine unter dem Deckmantel des Rechts fungierende Räuberbande, die ihren Schamlosigkeiten dadurch die Krone aufsetzte, daß sie den Schiffer zuletzt mit äußerster Brutalität zwang, einen Schein zu unterschreiben, daß er gut behandelt worden sei."

Dazu kam dann das hartnäckig behauptete Stapelrecht Hamburgs und an der Mündung der Elbe die Gefahr dänischer und schwedischer Zölle und Abgaben — endlich der verwahrloste Zustand des Strombettes selbst, alles Dinge, die auf die Dauer den Elbhandel geradezu lahm legen mußten. In welcher Weise der Große Kurfürst durch zeitweilige Begünstigung Harburgs auf Hamburg zu drücken suchte, ist schon oben erwähnt; dem Zwecke einer Hebung des Elbverkehrs dienten die wiederholten Elbschiffahrtskonferenzen, die in den Jahren 1669—1711 stattfanden. Das Hauptbestreben der brandenburgisch-preußischen Politik ging dahin, die Zahl der Zollstätten zu beschränken, die Höhe der Zollsätze zu ermäßigen und durch Vereinfachung der anderen Abgaben den Verkehr zu erleichtern. Nach der Eröffnung des Müllroser Kanals ging man von seiten Brandenburgs mit bedeutender Ermäßigung der Lenzer Zölle voran; aber dies Beispiel blieb ohne größere Nachahmung. Überhaupt scheiterten diese Elbschiffahrtskonferenzen an der kleinlichen Selbstsucht der Beteiligten; allmählich erlahmte auch das Interesse Brandenburgs. Seit 1711 ist in dieser Angelegenheit nichts mehr geschehen, bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts blieb im wesentlichen der Zustand der Elbschiffahrt unverändert. Wenn trotzdem der Elbhandel nicht völlig verödete, so liegt das einmal daran, daß es doch wenigstens in den Handelskämpfen des 17. und 18. Jahrhunderts allmählich gelang, das Stapelrecht Hamburgs zu brechen, sodann aber auch daran, daß zunächst die Oderzölle immer noch höher waren als die auf der Elbe.

Der Große Kurfürst hatte als Kurprinz mehrere Jahre in den Niederlanden gelebt, und dieser Aufenthalt hatte ihm die Überzeugung gebracht, daß auch ein kleines Volk durch Energie sich seinen Platz im Welthandel erringen und es dadurch zu Macht und Reichtum bringen könne. Von dieser Überzeugung durchdrungen, suchte er nun auch seinem Staat Anteil am Welthandel zu verschaffen.

Diesem Zwecke diente schon ein Handelsvertrag, den er mit England schloß, durch welchen seinen Untertanen die gleiche Behandlung wie den Holländern und Dänen zugesagt wurde. Von diesem Standpunkte aus versteht sich auch vor allem der Kampf des Großen Kurfürsten um den Besitz Vorpommerns und der Odermündung. Doch mag man es als eine weltgeschichtliche Fügung ansehen, daß sie damals noch dem brandenburgisch-preußischen Staate vorenthalten wurde, denn er wäre dadurch vielleicht von den für ihn notwendigeren Aufgaben des inneren und äußeren Zusammenschweißens seiner Territorien abgelenkt und damit seine Bedeutung für die Zukunft Deutschlands in Frage gestellt.

Der Große Kurfürst hat das nicht erkannt; er glaubte, daß die Zeit gekommen sei, wo auch Brandenburgs Flagge auf den Weltmeeren wehen müsse. Der erste Versuch, unter der Anregung des früheren holländischen Admirals Arnold Gysels van Lier unternommen, ging auf nichts weniger als die Gründung einer großen deutschen Handelskompanie, deren Ziel in erster Linie Ostindien sein sollte. Andere deutsche Fürsten, namentlich auch der Kaiser, sollten zugezogen, der Große Kurfürst zum Reichsadmiral ernannt werden. Indessen nach längeren Verhandlungen in Wien scheiterte dieser Plan an der Bedenklichkeit und Schwerfälligkeit der dortigen Behörden; etwas Lebensfähiges wäre auch wohl bei besserem Willen der Beteiligten nicht daraus geworden. Später ist dann der Große Kurfürst selbständig vorgegangen; mit Unterstützung des Holländers Benjamin Raule wurde eine kleine brandenburgische Kriegsflotte gegründet, die nicht nur im Kaperkriege gegen Schweden, sondern auch auf dem Atlantischen Ozean gegen das zahlungssäumige Spanien aufzutreten wagte und mit Glück focht. Dann aber tat der Kurfürst den Schritt, durch Erwerb überseeischer Besitzungen dem Handel seines Landes neue Gebiete zu eröffnen. An der Oberguineaküste, nicht allzufern von unserer heutigen Kolonie Togoland, wurden mehrere Punkte besetzt, Verträge mit eingeborenen Häuptlingen wurden geschlossen; Befestigungen wie

Groß-Friedrichsburg und Dorotheenschanze sollten die Erwerbungen schützen. Auch weiter nördlich an der Westküste wurde die kleine Insel Arguin besetzt. Indessen wie wir beim Beginn unserer fast genau zwei Jahrhunderte später anhebenden neuen deutschen Kolonialpolitik anfangs den Neid und die Mißgunst unserer englischen Nachbarn in mannigfacher Weise zu spüren hatten, so wurde die junge brandenburgische Kolonialpolitik vor allem von dem Handelsneide der Niederländer verfolgt, die sich nach den Verhältnissen der Zeit in brutalerer Weise äußerte in Wegnahme brandenburgischer Handelsschiffe und Belästigungen mannigfacher Art. Der Große Kurfürst hat sich dadurch nicht irre machen lassen, und namentlich seit der Sitz der brandenburgischen Kompanie auf Grund eines Handels- und Schiffahrtsvertrages nach Emden verlegt wurde, wodurch die Fahrt abgekürzt und der Sundzoll vermieden wurde, erwies sich der Handel auch gewinnbringend; Elfenbein und Gold waren die Haupthandelsprodukte; namentlich Arguin warf die besten Gewinne ab, dieses auch damals Gummi und Straußenfedern. Es darf hier gleich an die weiteren Schicksale dieser Kolonien, die beim Tode des Großen Kurfürsten durchaus nicht aussichtslos erschienen, erinnert werden. Unter Friedrich III., späterem König Friedrich I., geschah wohl noch einiges zur Vergrößerung und weiteren Befestigung der überseeischen Besitzungen, aber dessen Nachfolger F r i e d r i c h W i l h e l m I. verkaufte sie kurzerhand an die Holländer. Dem nüchternen, praktischen, immer auf das Nächste gerichteten Sinn dieses Fürsten erschienen solche Welthandels- und Kolonialideen zu phantastisch, und so verschwand die preußische Flagge wieder für anderthalb Jahrhunderte von den Meeren. Man kann es bedauern, daß dieser kühne Ansatz zur Welthandelspolitik so ausgelaufen ist, aber man darf Friedrich Wilhelm I. deshalb kaum tadeln. Kolonialpolitik und Welthandelspolitik läßt sich nur mit einer kräftigen Flotte treiben; der preußische Staat war damals noch nicht reich genug, um dazu die Möglichkeit zu haben, ihm standen in Deutschland selbst größere Aufgaben bevor, für die die Mittel zusammengehalten werden mußten. Die Kriege Friedrichs des Großen sind die beste Rechtfertigung für die Abkehr Friedrich Wilhelms I. von den kühnen, weitfliegenden Plänen seines Großvaters.

Dagegen hat dieser Fürst in noch konsequenterer Weise die innere Wirtschaftspolitik in die Bahnen des Merkantilismus hineingelenkt; das tritt namentlich in seiner G e w e r b e p o l i t i k hervor. Der

Entwicklung des heimischen Gewerbes wandte er seine ganz besondere Aufmerksamkeit zu, namentlich die Tuchindustrie suchte er zu heben durch Wollausfuhrverbote und Einfuhrverbote fremden Tuchs. Nicht nur seine Armee kleidete er in heimische Fabrikate, er zwang auch die Bürger, sich brandenburgischen Tuches statt des niederländischen oder englischen zu bedienen; in Berlin wurde eine große Tuchniederlage errichtet. Mit Kursachsen, dessen lebhafte Textilindustrie auf Absatz nach Magdeburg angewiesen war, geriet Friedrich Wilhelm I. durch seine merkantilistische Politik in einen scharfen Handelsstreit, der erst durch den Handelsvertrag von 1728 beendet wurde. Doch blieben auch nach diesem Tuch, Glaswaren, Metallwaren von der Einfuhr ausgeschlossen, während für andere Waren ein verhältnismäßig niedriger Einfuhrzoll festgesetzt wurde. Die Tuchindustrie entwickelte sich denn unter dieser Fürsorge auch so günstig, daß brandenburgisches Tuch sich bald auch auf fremden Märkten Deutschlands wie des Auslandes konkurrenzfähig erwies; wichtig war vor allem der Absatz nach Rußland, wo für das Heer große Bestellungen gemacht wurden.

In einem Punkte hat sich der Merkantilismus der brandenburgisch-preußischen Fürsten von vornherein von dem französischen System Colberts unterschieden — in der Stellung zur Landwirtschaft. Während nach den auf einseitiger Bevorzugung des Gewerbes beruhenden Anschauungen Colberts zur Erzielung billiger Löhne die Lebensmittelpreise möglichst niedrig gehalten werden sollten ohne Rücksicht auf die heimische Landwirtschaft, erkannte man in Brandenburg deren Bedeutung für die Gesamtheit der Volkswirtschaft viel klarer und hat deren Interessen daher niemals in der Weise einer einseitigen Gewerbepolitik aufgeopfert. Besonders deutlich tritt das seit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms I. zutage. Mit ihm beginnt auch eine konsequente Getreidehandelspolitik des brandenburgisch-preußischen Staates, zu der es an Ansätzen auch schon unter dem Großen Kurfürsten nicht gefehlt hatte. Zur Zeit Friedrich Wilhelms I. war namentlich die Landwirtschaft der Neumark durch die Einfuhr polnischen Getreides bedroht; der Scheffel Roggen sank damals auf nahezu 11 Gr. (24 gute Gr. = 1 Taler). Der König belegte daher zunächst das polnische Korn mit einem Einfuhrzoll von 4 Gr. auf den Scheffel, und als auch das nicht genügend half, verbot er die polnische Getreideeinfuhr für Neumark und Mittelmark gänzlich; auch auf sächsisches Getreide wurde im Interesse der mittleren Provinzen

1725 ein so hoher Zoll gelegt, daß seine Wirkungen einem Einfuhrverbote gleich kamen.

Weniger gelang es, die Getreideausfuhr der östlichen Provinzen zu heben; die Königsberger unterhielten zwar einen nicht unbedeutenden Getreidehandel mit Holland und namentlich auch mit Schweden, aber sie bevorzugten polnisches Korn, weil dies auf dem Weltmarkt als vollwertiger galt. Eine eigene Reederei besaßen aber die Königsberger damals überhaupt nicht; auf holländischen und englischen Schiffen ging das Getreide über See. Der Magdeburger Getreidehandel hatte um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts noch einmal eine kurze Blüte zu verzeichnen. Doch spielten außerordentliche Ereignisse wie Kriege und Mißernten in anderen Gegenden dabei mit; im Jahre 1710 wurde der größte Umsatz in Magdeburg mit 72 000 Wispel Getreide erreicht. Von da ab aber sank der Magdeburger Getreidehandel rasch.

Friedrich Wilhelm I. suchte dann auch auf die Getreidepreise regulierend durch die Anlage von Magazinen einzuwirken: an 19 über den ganzen Staat zerstreuten Orten (Wesel am Rhein, Minden an der Weser, Magdeburg an der Elbe, weiterhin Berlin, Küstrin, Stettin, Königsberg, Memel u. a.) legte er solche an. Sanken die Preise, so kaufte er namentlich von den Pächtern der königlichen Domänen zu einem von der Kriegskammer aufgestellten Satz, der sogenannten Kammertaxe; überstiegen die Marktpreise die normale Höhe stärker, so ließ er aus den Magazinen namentlich für die ärmere Bevölkerung billiger verkaufen und drückte dadurch natürlich auch auf den Marktpreis.

Dem Handelsverkehr auf den seine Lande durchfließenden Strömen wandte Friedrich Wilhelm I. fortgesetzte Aufmerksamkeit und Sorge zu. Am wenigsten Erfolg hatte er bei diesen Bemühungen hinsichtlich der Elbschiffahrt. Für den Zustand des Fahrwassers und der Ufer geschah allerdings manches; erst seit 1725 gab es wieder einen geregelten Deichschutz. Mit Hannover wie mit Hamburg fanden wiederholte Konferenzen statt wegen der Zölle, im wesentlichen ohne Ergebnis. Seit 1727 trat dann aber eine Veränderung der preußischen Handelspolitik ein; der Rückgang des Magdeburger Getreidehandels, die Pläne für Hebung des Oderhandels seit dem Erwerb Vorpommerns mögen daran den Hauptanteil haben. Bedeutender mitgewirkt hat Preußen an den Verhandlungen mit Hamburg wegen Errichtung eines sogenannten porto franco, d. h. einer Aufhebung aller Durchgangs-

besteuerung in Hamburg, doch kam es zunächst nur zu einem porto transito, bei dem für einzelne durchgehende Waren ein mäßiger Zoll festgesetzt wurde. Von Bedeutung blieb auch für Magdeburg und das mittlere Elbgebiet weiterhin noch der Holzhandel.

Durch sein noch in letzter Stunde erfolgtes Eingreifen in den nordischen Krieg gelangte Friedrich Wilhelm I. 1720 im Stockholmer Frieden in den Besitz von Vorpommern bis zur Peene; dadurch wurde nun vor allen Dingen die Odermündung mit Stettin preußisch, ein Ziel war also jetzt erreicht, nach dem der Große Kurfürst so heiß gerungen.

Natürlich mußte dieser Erwerb auch der preußischen Handelspolitik ganz neue Anregungen geben, es war dieser nunmehr das Ziel gesetzt, den Oderhandel und den Seehandel Stettins zu beleben, die beide in gleich trostloser Verfassung sich befanden. Hinsichtlich des Seehandels hat allerdings hier wie auch an anderen Punkten Preußen wenig Erfolge gehabt, ja indem zunächst der Handel Stettins mit Schweden, der immerhin noch eine gewisse Bedeutung besessen hatte, jetzt bis auf den Eisenimport eigentlich gänzlich einging, trat hier sogar ein Rückschritt ein. Das Überwiegen der holländischen und englischen Handelsmacht auf der Ostsee, die drückenden Sundzölle und scharfe handelspolitische Maßnahmen Dänemarks gegen die Einfuhr aus dem brandenburgisch-preußischen Staate ließen es zu einer gedeihlichen Entfaltung des Seehandels nicht kommen; es darf aber freilich auch nicht übersehen werden, daß es Friedrich Wilhelm I. wie seinen maßgebenden Behörden an dem richtigen Verständnis und Interesse für den Seehandel zweifellos gefehlt hat. Unter diesen Umständen war Stettin hauptsächlich auf den Oderhandel angewiesen; diesen suchte der König in jeder Weise zu heben. Aber das war nur möglich, wenn das System der Oderzölle und Stapelgerechtigkeiten, das den Oderhandel seit dem Ende des 16. Jahrhunderts lahmgelegt hatte, von Grund aus geändert wurde. Es hat harte Kämpfe mit der Selbstsucht und der Engherzigkeit der Oderstädte, namentlich Frankfurts, gekostet; man wollte nicht einmal von dem alten Fremdenrechte abgehen. Es war ein Sieg der territorialen über die städtische Wirtschaftspolitik, daß es gelang, die Kaufmannsgilden von Stettin, Frankfurt, Berlin dahin zu bringen, für eine große Anzahl von Waren den Oderhandel ganz freizugeben. Wichtig wurde dann die 1733 erfolgende Herabsetzung der Oderzölle auf die Höhe der Elbzölle. Gelang es auch zunächst noch nicht, den Verkehr Hamburgs mit

Breslau zu brechen, worauf ja hauptsächlich die Hoffnungen eines lebhaften Oderhandels, aber auch eines kräftigen Seehandels Stettins beruhten, so hob sich der Verkehr auf der Oder doch nicht unwesentlich. Und ganz langsam entwickelte sich auch wieder der Seehandel Stettins, der Holzexport nahm zu, der Import von Wein und Heringen gewann allmählich immer mehr Bedeutung. Auch Frankfurts Handel hob sich, stiegen doch die Einnahmen der Meßakzisen von 4000 bis auf 8000 Rtlr. Es ist das nicht zum geringsten das Verdienst des Mannes, der der Lehrer Friedrichs des Großen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft geworden ist, als dieser als Kronprinz in Küstrin weilte, des Kammerdirektors Hille.

Wo immer man dem Wirken Friedrichs des Großen nachgeht, da spürt man das Eigenartige dieser großen Persönlichkeit, die uns in ihren Zauberkreis bannt und mit Staunen erfüllt, über die Weite seines Blickes und die gewaltige bis ins einzelne gehende Tätigkeit. Das gilt auch auf dem Gebiete der Gewerbe- und Handelspolitik. Er ist dort kein genialer Neuerer gewesen wie auf dem Gebiete der Taktik und Strategik, aber durch die konsequente und allseitige Durchführung des Merkantilismus in Gewerbe und Handel, durch die Vielseitigkeit seiner Bestrebungen auf diesem Gebiete, das eindringende Verständnis auch für das Kleinste hat er das Erwerbsleben und den Wohlstand des Volkes und damit auch die Kapitalkraft des Staates mächtig gefördert. Sein Merkantilismus steht dem Colberts etwas näher, denn auf die Hebung des Gewerbes, durch das mehr Arme beschäftigt würden als durch den Handel, legt er das Hauptgewicht. Und hier vor allem hat er eine glänzende und vielseitige Tätigkeit entfaltet, deren Höhepunkt die Seidenindustrie in der Mark bildet, die beim Tode Friedrichs des Großen gegen 3000 Webstühle in der Kurmark in Bewegung setzte und einen Wert von 2 Mill. Tlr. jährlich hatte. Daneben aber galt seine Sorge mannigfachen anderen Industrien, so der weiteren Hebung der Tuchfabrikation; Zuckersiedereien und Papiermühlen wurden eingerichtet, und durch Übernahme der Gotzkowskischen Porzellanfabrik in Berlin wurde der Grund gelegt zu der bedeutenden Berliner Porzellanmanufaktur, die bald mit Meißen den Wettbewerb aufnehmen konnte.

Galt so seine Fürsorge in erster Linie der Förderung der Gewerbe, so war sein Augenmerk doch auch auf die Hebung des Handels gerichtet. Freilich hatte er dabei in erster Linie im Interesse des Absatzes der Industrieerzeugnisse den Handel nach auswärts im Auge.

Den Binnenhandel von den auf ihm lastenden Fesseln der territorialen Zölle zu entlasten, ist auch ihm nicht eingefallen; ja vom Standpunkte seiner merkantilistischen Anschauungen erschienen ihm außerordentlich hohe Durchgangszölle namentlich auf Rohstoffe durchaus notwendig, um diese dem Auslande möglichst zu verteuern; so bezahlten Felle und Garne Durchgangszölle von 30 % des Wertes der Ware, Holz, Haare und Häute gar solche von 50 %.

Dagegen hat er den Handel auf den Strömen nach Möglichkeit zu fördern gesucht. War doch dafür nach dem Erwerb Schlesiens, durch den der Oderstrom in seiner ganzen Ausdehnung preußisch wurde, später auch durch die Ausdehnung des Staatsgebiets bis an die Weichsel eine ganz neue Basis gegeben. Friedrich der Große hat endlich die lange Periode der Stapelstreitigkeiten zwischen den drei großen Oderhandelsplätzen Breslau, Frankfurt, Stettin zum Abschluß gebracht. Durch den Bau des Bromberger, Finow- und Plauenschen Kanals hat er die drei großen Stromsysteme der Weichsel, Oder, Elbe einander noch näher gerückt und dem west-östlichen Verkehr durch seine Lande hindurch neue Anregung gegeben. Ebenso suchte er Magdeburgs Stellung zu heben und begann aus diesem Grunde einen neuen Zollkrieg mit Sachsen.

Besonders hat er dann auch die Getreidehandelspolitik seines Vaters weiter ausgebaut. Neue Magazine in den alten wie in den neuerworbenen Provinzen — in Schlesien allein acht (u. a. Breslau, Glogau, Brieg, Glatz, Schweidnitz, Hirschberg) — wurden angelegt, und der Vorrat auf eine solche Höhe gebracht, daß er für Staat und Armee für $1^1/_2$ Jahre ausreichte. Genaue Tabellen über Aussaat und mittleren Ertrag der einzelnen Provinzen machten es möglich, ausgleichend zwischen getreidereichen Gebieten wie Magdeburg und getreidearmen wie Kurmark zu wirken. Während er sonst an den Erschwerungen und Verboten der Einfuhr fremden Getreides festhielt, suchte er doch für seine Magazine das polnische Getreide billig aufzukaufen. So erreichte er es, daß das Getreide in Berlin nicht über den von ihm festgesetzten Maximalsatz von 1 Tlr. für den Scheffel stieg, während er anderseits durch Aufkäufe bei niedrigen Kornpreisen es zu verhindern wußte, daß der Getreidepreis auf dem Lande unter die Kammertaxe, die in den einzelnen Landschaften zwischen 16—12 Gr. variierte, fiel. Diese Politik hat sich dann namentlich in den Teuerungsjahren 1770 bis 1774 glänzend bewährt; während in vielen der kleinen deutschen Staaten entsetzliches Elend herrschte, dessen man auch durch Zwangs-

maßregeln und Sperrungen nicht Herr werden konnte, öffnete Friedrich der Große in seinem Lande nur alle Magazine und konnte immer noch verhältnismäßig niedrige Getreidepreise dadurch in seinen Landen aufrecht erhalten. So kommt Naudé in seiner interessanten Studie über die brandenburgisch-preußische Getreidehandelspolitik zu dem Urteil (S. 177): „Die Weltgeschichte kennt nur ein Beispiel, wo es der Staatsgewalt gelungen ist, eine gewisse Stetigkeit in den Kornpreisen herzustellen: das ist die Getreidehandelspolitik Friedrichs II."

Dem Auslande gegenüber waren Friedrichs des Großen Maßnahmen durchaus merkantilistischer Art: Einfuhrverbote auf fremde Manufakturen und Fabrikwaren, Ausfuhrverbote heimischer Rohprodukte; wurde doch noch 1787, ein Jahr nach dem Tode des Königs, die Wollausfuhr mit dem Tode bedroht. Daneben aber suchte er den Industrieprodukten seines Staates Absatzgebiete neu zu schaffen oder alte zu befestigen. Durch Verbesserung der schlesischen Leinweberei wollte er deren schon damals einen Wert von 4 Mill. Tlr. jährlich ausmachenden Export nach dem europäischen Osten, nach Spanien und Amerika heben; mit Frankreich trat er in Verbindung, um die Herabsetzung des lästigen Tonnengeldes zu erreichen; mit anderen Mächten wurden Handelsverträge geschlossen. Erst unter ihm wurde die Swine vertieft und dort ein Hafen angelegt, so daß das lästige Umladen oder Leichtern fortfiel und dadurch Stettin bessere Schiffahrtsbedingungen erhielt. Das drückte sich denn auch sehr bald in der Steigerung der Schiffszahl aus, die von 28 im Jahre 1720 auf 2076 im Jahre 1754 stieg; freilich war das nur eine kurze Blüte, die durch den Siebenjährigen Krieg zum großen Teil wieder vernichtet wurde, immerhin verkehrten doch auch während diesem 300—400 Schiffe jährlich im Stettiner Hafen. Freilich fehlt es in der Wirtschafts- und Handelspolitik Friedrichs des Großen auch nicht an Mißgriffen und verunglückten Versuchen, wie z. B. bei der Einrichtung der Papiermühlen oder den verschiedenen Handelskompanien und Finanzgesellschaften, namentlich auch der Berliner Bank. Allerdings hob sich der Wert der Ausfuhr von 1751—1795 von 22 auf 51 Mill. Tlr., der der Einfuhr im gleichen Zeitraume von 17 auf 53 Mill. Tlr., aber doch lähmten die hohen Transitzölle, die Ein- und Ausfuhrverbote den auswärtigen Handel nicht unerheblich. Den größten Vorwurf haben namentlich des Königs Zeitgenossen gegen das von ihm 1766 eingeführte Regiesystem erhoben. Wohl hätte der Ge-

danke eines Grenzzollsystems, der damit für den brandenburgisch-preußischen Staat zum erstenmal auftauchte, fruchtbar werden können, aber die Art der Verwaltung, der Umstand, daß das System wie bei Kaffee und Tabak zu einer nicht unerheblichen Preissteigerung führte, machten es unpopulär, so daß es bald nach dem Tode Friedrichs des Großen wieder verschwand.

Werfen wir zum Schluß dieses Abschnittes unseren Blick auf die beiden bedeutendsten Seehandelsstädte der Nordsee, Hamburg und Bremen, so hat uns Hamburg ja schon zu wiederholten Malen in seinen hartnäckigen Kämpfen mit den Elbuferstaaten, namentlich Braunschweig und Brandenburg, beschäftigt. Aber nicht danach allein oder auch nur in erster Linie darf man diese Stadt in jenem Zeitraum beurteilen. Schmoller hat auf das doppelte Gesicht hingewiesen, das die Hamburger Handelspolitik jener Zeit charakterisiert, neben „Krähwinkelegoismus der kleinlichsten Art" doch auch schon den Blick für den großen Horizont des Welthandels. „Die Regenten Hamburgs waren gegen 1700 halb mittelalterliche Krämer, halb moderne Großhändler und Diplomaten, welche die Pfennige und die Millionen zugleich gewinnen, das mittelalterliche Monopol des Lokalmarkts und das moderne Monopol der Versorgung Deutschlands zugleich haben wollten."

Im Verkehr mit dem Innern Deutschlands hat sich Hamburg in diesem Zeitraum den natürlichen Zugang zu seinem Hinterlande, die Elbe, unbedingt wirtschaftlich erobert, wenn es in diesen Kämpfen schließlich auch auf sein Stapelrecht hat verzichten müssen. Bis in das erste Drittel des 18. Jahrhunderts spielte der Getreidehandel die Hauptrolle bei der Elbschiffahrt, dann trat dieser, als der Getreideexport sich mehr und mehr nach dem Osten verschob, in den Hintergrund, der Export schlesischen Leinens und Garns, ungarischen Kupfers, böhmischer Metall- und Glaswaren wurde dafür im 18. Jahrhundert bedeutend, daneben behielt der Holzhandel aus der Mark und den mittleren Elbgebieten seine alte Bedeutung.

Aber nicht nur der faktische Wegfall der Stapelgerechtigkeit kündete im 18. Jahrhundert das Kommen einer neuen Zeit an, es traten auch so manche andere Änderungen in den Formen des Handelsbetriebes ein. So kamen doch schon in dieser Zeit wesentliche Vereinfachungen im Zollwesen zustande, das wichtigste war die schon erwähnte Einrichtung eines porto transito 1727. Das 18. Jahrhundert sah weiter das Aufblühen des neueingerichteten Assekuranzwesens; Bank- und Wechselverkehr hoben sich. Dagegen

blieb noch ungemildert das alte Gäste- und Fremdenrecht, das nur dem Hamburger Bürger den Handel mit Fremden erlaubte und diesen auch sonst manche lästige Beschränkungen auferlegte. Der innere Handelsbetrieb litt überhaupt noch an den Anschauungen zünftlerischer Gewerbe- und Kleinkrämerpolitik; kostete es doch große Kämpfe, daß im Interesse des Großhandels die großen Auktionen namentlich der Textilwaren im Börsensaal durchgesetzt wurden. Auch der Schiffsbau vermochte vorläufig bei dem zunftmäßigen Betrieb sich noch nicht recht zu entwickeln.

Im Seehandel überflügelte Hamburg in diesem Zeitraum weitaus alle anderen deutschen Häfen; es verdankte das hauptsächlich seiner klugen Politik und dem zähen Unternehmungsgeist seiner Kaufleute. Zahlreiche Handelsverträge sicherten schon im 17. Jahrhundert Hamburg günstige Beziehungen zu anderen Ländern; mit den Niederlanden, mit Spanien und Portugal, mit Frankreich trat man auf diese Weise in Beziehung; von ganz besonderer Bedeutung war es, daß es den Hamburger Diplomaten gelang, durch den Handelsvertrag mit England (1661) Befreiung von der englischen Navigationsakte, die ihre Spitze ja allerdings hauptsächlich gegen die Niederländer richtete, zu erhalten. England und namentlich Holland waren im 17. Jahrhundert die Länder, mit denen Hamburg vornehmlich im Handelsverkehr stand, über Amsterdam empfing es hauptsächlich die Kolonialwaren. Doch trieb man auch mit Spanien und Portugal, mit den Ländern der afrikanischen Mittelmeerküste Handel. Im Laufe des 18. Jahrhunderts traten hier nicht unwesentliche Wandlungen ein. Zunächst vertrieb das wachsende Piratenwesen der Barbareskenstaaten die hamburgische Flagge fast völlig aus dem Mittelmeere; nur Staaten, die ihre Kauffahrteischiffe gegen dieses Unwesen nachdrücklich zu schützen wußten, vermochten damals den Mittelmeerhandel aufrecht zu erhalten; Hamburg aber war wohl ein Seestaat, aber keine Seemacht. Seit dem Aufblühen der französischen westindischen Besitzungen trat dann Frankreich etwa seit dem vierten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts an die erste Stelle im Außenhandel Hamburgs. Deutschland, selbst ohne Kolonien, wurde für Frankreich die Hauptabladestelle seines kolonialen Überflusses, und Hamburg in erster Linie vermittelte diesen Absatz, während es seinerseits an diese westindischen Kolonien deutsche Exportartikel, namentlich schlesische und westfälische Leinwand lieferte. 1759 etwa erreichten diese Handelsbeziehungen ihren Höhepunkt; England trat damals

hinter Frankreich völlig zurück. Der Niedergang der französischen Kolonialmacht und später die Revolutionskriege vernichteten dann diese Beziehungen zwischen Hamburg und Frankreich bis auf wenige Punkte, wie den Weinhandel mit Bordeaux. Weiterhin war es von großer Bedeutung, daß im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts Hamburg auch in direkte Beziehungen zu dem jungen nordamerikanischen Freistaat trat; waren noch 1784 nur 6 Schiffe aus den Vereinigten Staaten im Hamburger Hafen angekommen, so wurde 1796 schon die stattliche Höhe von 239 Schiffen erreicht. Freilich, es waren amerikanische Schiffe, die im Hamburger Hafen verkehrten, denn mit der eigenen Reederei Hamburgs war es schwach bestellt. Von den 1919 Schiffen, die in dem erwähnten Jahre überhaupt im Hamburger Hafen einliefen, fuhren nur 420 unter Hamburger Flagge; 1798 hatte Hamburg im ganzen 248 Schiffe mit 23 206 Lasten. Zu dem von Hamburg betriebenen Handelsvertrage mit den Vereinigten Staaten ist es jedoch damals noch nicht gekommen.

Im allgemeinen zeigt also der Handel Hamburgs ein stetiges Fortschreiten nach der See wie nach dem Lande zu; an Krisen hat es ihm dann freilich auch nicht gefehlt, sie wurden zum Teil durch eine ungesunde Spekulation hervorgerufen, aber die Hamburger Kaufmannschaft hat sie meistens rasch überwunden.

Das Wesen des Hamburger Handels in diesem Zeitabschnitt läßt sich nicht knapper charakterisieren als es Baasch in der Skizze über Hamburgs Handel und Schiffahrt am Ende des 18. Jahrhunderts getan hat: „Er war in der Hauptsache Zwischenhandel im weitesten Sinne des Wortes: im eigenen und im Kommissions-, Kaufs- und Verkaufshandel versorgte Hamburg sein natürliches Hinterland mit fremden Waren und Manufakturen und die fremden Länder mit deutschen Manufakturen. Neben diesem Zwischenhandel, den der hamburgische Kaufmann zum Teil mit eigenem Kapital und auf eigenes Risiko betrieb, ging ein lebhaftes Speditionsgeschäft." — „Der hamburgische Handel trug in hervorragendem Maße den Charakter der Spekulation an sich; er konnte sich nicht auf eigene Kolonien, auf eigene, sichere, gleichsam staatlich garantierte Produktions- und Absatzgebiete stützen, wie sie dem holländischen und englischen Kaufmann zu Gebote standen. Der fremde Kolonien- und Plantagenbesitzer diktierte dem hamburgischen Kaufmann die Preise."

Der Handel Bremens befand sich bis in das erste Drittel des 18. Jahrhunderts in wesentlich ungünstigerer Lage als der Ham-

burgs. Viel stärker wurde Bremen von fremdem Gebiet umklammert, namentlich Schweden und Oldenburg schoben nach der See zu durch Zölle, unter denen der Elsflether Oldenburgs am drückendsten war, dem Handel schwer zu beseitigende Riegel vor; selbst seine im westfälischen Frieden so mühsam errungene Selbständigkeit zu bewahren, wurde Bremen schwer. Die während der Kriege in der Mitte des 17. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts wiederholt eintretenden Blockaden der Weser taten ein weiteres, einen bedeutenderen Seehandel nicht aufkommen zu lassen, er beschränkte sich bis über die Mitte des 18. Jahrhunderts hauptsächlich auf die Häfen West- und Nordeuropas. Der Anfang des 18. Jahrhunderts noch ganz lebhafte Robben- und Walfischfang ging um die Mitte dieses Jahrhunderts auch fast ganz ein. Auf der Weser bestand trotz der Zölle ein mäßiger Frachtverkehr bis Münden, von wo ein Teil der Waren nach Frankfurt a. Main weiterging. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann der Handel Bremens sich zu heben. Nach außen traten nach dem Aufhören der schwedischen Herrschaft an der Wesermündung Erleichterungen ein, auch beim Elsflether Zoll wurden solche erreicht. Der Krieg der großen Seemächte kam ebenso wie Hamburg auch Bremen zugute, eigene Industrien wie Zuckerraffinerien und Tabakfabriken brachten regere Bewegung in das Bremer Handelsleben. Auch bei Bremen stand zunächst der Verkehr mit Frankreich in erster Linie, er übertraf um 1775 den mit England um das Doppelte, seinen Wert berechnet Bippen (Geschichte Bremens III, 258) nach heutigem Gelde auf über 6 Mill. M. jährlich. Er war aber überwiegend Passivhandel, selbst die Bremer Schiffe gingen vielfach mit Ballast nach Frankreich, um dort Waren einzunehmen. Daneben trat dann Bremen in direkten Verkehr mit Nordamerika, und es scheint, daß die bremische Flagge in Neuyork, Baltimore u. a. nordamerikanischen Häfen zeitweilig stärker vertreten war als die hamburgische. War doch auch die Zahl der bremischen Schiffe, die 1778 119 betrug, kaum geringer als die Hamburgs; der Schiffsverkehr im Bremer Hafen war allerdings erheblich niedriger; er betrug 1779 nur 387 Seeschiffe. Bedeutend wurde allmählich auch Bremens Export namentlich an Leinwand, die in dem letztgenannten Jahre einen Wert von etwa 5 Mill. M. hatte. Umgekehrt hob sich nun auch der Binnenverkehr Bremens ganz bedeutend; Bremen eroberte sich zum Teil auf Hollands Kosten den Frankfurter Markt auf dem Wege über Münden, daneben waren sein Hauptabsatzgebiet die braunschweigischen Länder,

wohin im letzten halben Jahrhundert sich der Absatz an Tabak, Kaffee, Reis, Sirup, Zucker um mehr als das Zehnfache hob. Weiterhin wurde ein Teil Süddeutschlands und die Schweiz von Bremen aus versorgt. Die Bremer machten in dieser Zeit auch den kühnen Versuch, Ostasien dem bremischen Handel zu gewinnen, die erste Fahrt erfolgte allerdings unter preußischer Flagge, aber bald folgten andere Schiffe nach.

So sehen wir, wie in diesem Zeitraum durch Hamburgs und Bremens Tätigkeit der Aufschwung von Deutschlands Seehandel im 19. Jahrhundert allmählich vorbereitet wurde; hier wie im Binnenhandel der größeren Territorien überall verheißungsvolle Ansätze. Aber auch hier wurde dem deutschen Handel keine ruhige und stetige Entwicklung gegönnt; es sollte erst noch einmal ein gewaltiger Rückschlag eintreten, ehe die Frucht aus jenen verheißungsvollen Ansätzen zur Reife gedeihen konnte.

Kapitel 3.

Von der Auflösung des alten Reiches bis zur Begründung des neuen Deutschen Reiches (Ende des 18. Jahrhunderts bis 1870).

Fast anderthalb Jahrhunderte hindurch hatten die merkantilistischen Anschauungen die Handelspolitik der Hauptnationen Europas beherrscht. Aber während der Merkantilismus praktisch noch überall am Ruder war, arbeitete schon die Wissenschaft daran, ihm die Herrschaft zu entziehen.[1])

Der Physiokratismus in Frankreich (Quesnay 1694 bis 1774) sah im Ackerbau die einzige Quelle des Reichtums, während der Schotte Adam Smith (1723—1790) der Arbeit zu ihrem Rechte im System der Volkswirtschaft verhalf. Seine Ideen gaben dem Freihandelssystem der Manchesterleute (19. Jahrhundert) die Hauptgrundlagen, während sie ihr Schlagwort („Laisser faire, laisser passer“) den Lehren der Physiokraten entnahmen (Richard Cobden, Robert Peel). In Friedrich List (1789—1846) entstand dieser Lehre, die gerade auch in Deutschland viel Anhänger gefunden hatte, ihr Hauptgegner, indem er der Lehre vom Freihandel die vom Schutzzoll entgegenstellte, den er

1) Über die Grundideen der hier in Frage kommenden Systeme, die hier nur kurz gestreift werden konnten, vgl. G. Maier, Soziale Bewegungen und Theorien. ANuG Bd. 2.

nicht als eine dauernde Einrichtung empfiehlt, sondern ihn, ausgehend von seiner Überzeugung vom Werte und der Berechtigung der Nation, für notwendig erklärt, um die eigene Produktion so weit erstarken zu lassen, daß sie den Kampf auf dem Weltmarkte aufzunehmen vermag.

Der Glaube an die unbedingte Vorzüglichkeit der merkantilistischen Handelsmaßnahmen geriet jedenfalls auch in Deutschland schon im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts ins Wanken. In Preußen trat nach dem Tode Friedrichs des Großen ein Schwanken in der Handelspolitik ein. Zwar gelang es Mirabeau nicht, Friedrich Wilhelm II. für die Lehren der Physiokraten zu gewinnen, und der Kaufmannschaft von Breslau, die um Handelsfreiheit gebeten hatte, ließ der König noch ganz im Sinne der merkantilistischen Anschauungen erklären, er gedenke nicht „zum Schaden und Nachteile der mit so großen Kosten in Dero Landen etablierten, sich in dem besten Flor befindlichen Fabriken mit dergleichen Waren einen freien Verkehr zu gestatten, da die wahre Glückseligkeit und Wohlfahrt eines Landes vorzüglich in wohleingerichteten Fabriken und Manufakturen besteht". Aber in der Getreidehandelspolitik verließ man sehr bald die Bahnen Friedrichs des Großen, erleichterte die Einfuhr polnischen Getreides, begünstigte später auch, den freihändlerisch gesinnten Landwirten Ostpreußens nachgebend, den Getreideexport in übermäßiger Weise, sah sich dann aber, als die Ausfuhr einen für den heimischen Markt bedrohlichen Umfang annahm, wieder genötigt, zu Ausfuhrverboten und Sperren zu greifen. Namentlich in den ersten Regierungsjahren Friedrich Wilhelms III. trieb man steuerlos auf dem Meere der jeweiligen Konjunkturen zwischen Begünstigung und Verbot hin und her.

Im übrigen wurden in diesem Zeitraum für Preußen durch den Erwerb der großen polnischen Gebiete ganz neue wirtschaftliche Bedingungen gegeben. Gingen auf der einen Seite Preußen durch die Aufteilung Polens in den an Rußland und Österreich fallenden Teilen Absatzgebiete für seine Manufakturen verloren, die zur Zeit Friedrichs des Großen so wichtig gewesen waren, so hob sich anderseits der Export der preußischen Seehäfen ganz bedeutend, zumal gerade in diesem Zeitraum England die Getreideeinfuhr begünstigte. Königsberg, Elbing, vor allem Danzig, erlebten damals ihre goldenen Tage, der Getreideexport Danzigs wuchs in den Jahren 1790 bis 1802 um das Vier- bis Fünffache. Die Ausfuhr Preußens nach England, die 1780 einen Wert von 318272 Lstrl. gehabt hatte, hob sich

in den Jahren 1790 und 1800 auf 688 348 Lstrl. und 17 333 946 Lstrl. und erreichte 1805 mit 2 220 031 Lstrl. ihre höchste Höhe.

Auch außerhalb Preußens kann man um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts eine lebhafte Entwicklung der Handelstätigkeit wahrnehmen. In Hamburg wirkten die Revolutionskriege belebend auf den Handel, da es seine Neutralität klug zu wahren wußte. Namentlich die Besetzung Hollands durch die Revolutionsheere, die den dortigen Handel lähmten, brachte den Hamburgern reichen Gewinn; damals stiegen die Zolleinnahmen um das Vierfache, die Zahl der einlaufenden Schiffe erreichte fast 2000. Freilich trat dann 1799, als England die neutralen Schiffe untersuchte und Rußland über englische Waren Einfuhrsperre verhängte, eine starke Handelskrisis ein. Aber sie wurde doch verhältnismäßig rasch überwunden, der überseeische Verkehr mit England und Amerika nahm bedeutend zu; Hamburg erhob sich damals auch zu dem ersten Geld- und Wechselmarkt Norddeutschlands. Im Binnenlande wurde namentlich Leipzig zum Stapelplatz der enorm wachsenden englischen Einfuhr, die namentlich in billigen Massenprodukten bestand. Englands Mehrausfuhr nach Deutschland, die 1782 400 000 Lstrl. betragen hatte, verzehnfachte sich in dem Zeitraume von 1792—1814. Auf den Leipziger Messen erreichte der Wert der Einfuhr damals mehrfach über 50 Mill. Tlr., von dort gingen die Waren hauptsächlich nach den nord- und osteuropäischen Ländern.[1]) In diesen Zustand eines aufblühenden Handels griff nun die Hand Napoleons durch das System der Kontinentalsperre ein. Als Preußen nach den Schlachten von Jena und Auerstädt niedergeworfen war, erließ er am 24. November 1806 von Berlin aus das Edikt, durch das er für alle von seiner Herrschaft direkt oder indirekt abhängigen Gebiete den Handelsverkehr mit England verbot. Es sollte dies der Hauptschlag gegen seinen verhaßtesten Gegner sein, den er auf dem Meere selbst nicht bekämpfen konnte. Er tat dies unter dem Vorgeben, daß er die drückende Handelsherrschaft niederwerfen und damit für Europa einen Zustand der Handelsfreiheit herbeiführen wolle — er suchte dadurch diese Handelssperre auch anderen Staaten wie Rußland annehmbar zu machen. In Wahrheit kam es ihm nur darauf an, seinen verhaßten Feind zu vernichten, um an die Stelle der englischen Handels-

---

1) Die Nachrichten über Leipzig bei Kaemmel, Deutsche Geschichte. S. 1021.

vormacht eine französische zu setzen. Das bewies er am besten dadurch, daß er Frankreich auch gegenüber seinen Verbündeten mit einem starken Schutzzollsystem umgab.

Die Wirkung dieser Kontinentalsperre ist für Deutschland eine sehr verschiedenartige gewesen. Die unter französischer Herrschaft befindlichen linksrheinischen deutschen Gebiete entwickelten sich durch den Fortfall der englischen Konkurrenz zu einer lebhaften industriellen Blüte, während die rechtsrheinische Industrie des damaligen Großherzogtums Berg — die heutige nördliche Rheinprovinz —, die während der Revolutionskriege schon aufgeblüht war, zunächst infolge des französischen Schutzzollsystems einen starken Rückgang erlebte, aber doch immerhin noch recht gute Geschäfte machte. Auch die Anfänge der westdeutschen Zuckerrübenindustrie fallen in diese Zeit, da man Ersatz für den fehlenden Kolonialzucker haben mußte. Den größten Nutzen aus dieser Kontinentalsperre hat aber wohl die sächsische Textilindustrie gezogen; hatte man dort bislang noch hauptsächlich englische Garne verarbeitet, so wurden nun eigne Spinnereien eingerichtet, auch die ersten Anfänge der Maschinenfabrikation fallen in diese Zeit. Diesem Aufblühen der Industrie in West- und Mitteldeutschland steht nun aber eine vollständige Handelskrisis in den Nordseehäfen und in Preußen gegenüber. Hamburg hatte in den Jahren 1801 bis 1806 drei Blockaden durch die Engländer auszuhalten, dann kamen fast acht Jahre der Franzosenzeit; es folgte nunmehr die Generalblockade Englands über alle europäischen Häfen, die unter französischem Einfluß standen. Der Seehandel Hamburgs wurde damals fast völlig vernichtet, schon 1809 berechnete man dort den unmittelbaren Schaden auf 81 Mill. M. Banko. Auch die 1810 erfolgende Einverleibung Hamburgs in das französische Kaiserreich schuf der Stadt keinen Absatz. Die Eigenindustrie Hamburgs auf dem Gebiete der Tabak- und Zuckerfabrikation und der Kattunweberei ging stark zurück.

Am furchtbarsten aber litt das durch Napoleons unmenschliches Kontributionssystem so wie so schon entsetzlich ausgesogene Preußen. Es stockte mit einem Schlage die gesamte Ausfuhr der Ostseehäfen. Infolgedessen sanken in Ostpreußen die Getreidepreise um 60—80 Prozent, in Memel verfaulten Massen aufgestapelten Holzes, die Reederei der Ostseehäfen ging zum großen Teil um mehr als 50 Prozent zurück. Auch der schlesische Binnenhandel litt schwer, da ihm seine Absatzgebiete nach Spanien und Italien durch hohe

Zölle genommen wurden, während die französische Leinwand zollfrei dorthin einging.

Diese so verschiedenartige Wirkung der Kontinentalsperre hat wesentlich mit dazu beigetragen, den Gegensatz zwischen dem industriellen Westen und dem agrarischen Osten zu schaffen, der bis auf den heutigen Tag nicht überwunden ist.

Auch als mit dem Sturze Napoleons die Kontinentalsperre wegfiel, vermochte sich der deutsche Handel von den schweren Schädigungen, die ihm diese sieben Jahre zugefügt hatten, noch lange nicht zu erholen. Zwar wurden in Hamburg die alten Handelsverbindungen mit England sofort wieder angeknüpft, und es kam namentlich die schroffe holländische Zollpolitik dem Handel Hamburgs zugute, da ein großer Teil englischer Industrie- und Kolonialwaren jetzt lieber den Weg über Hamburg oder Bremen suchte. Aber doch machten sich die Folgen der Kontinentalsperre im nächsten Jahrzehnt auch in Hamburg noch stark geltend in dem fühlbaren Geldmangel, der geringen Unternehmungslust, dem Daniederliegen der Reederei.

In sehr schwierige Lage geriet nach der Aufhebung der Kontinentalsperre die deutsche Industrie. England warf jetzt die in den letzten Jahren aufgehäuften Waren zu starken Schleuderpreisen auf den deutschen Markt, der bei dem Fehlen jeder äußeren Zollgrenze dieser Überschwemmung gegenüber vollkommen wehrlos war. Allein im Jahre 1814 wurden für fast 22 Mill. Tlr. englische Baumwollwaren nach Deutschland eingeführt. Dazu kam, daß die linksrheinischen Gebiete, jetzt wieder mit Deutschland vereinigt, ihren bisherigen Absatz nach Frankreich, das an einem schroffen Prohibitivsystem festhielt, verloren. Auch die Ausfuhr Preußens nach England wollte sich nicht wieder heben, sie war im Durchschnitt der Jahre 1815—1825 auf 7—800000 Lstrl., also etwa auf den Stand von 1790 zurückgegangen; entscheidend dafür war, daß England 1815 zu einer Getreidehandelspolitik überging, die die Einfuhr fast unmöglich machte. Teuerungen in den Jahren 1816—1817 kamen hinzu, um jeden wirtschaftlichen Unternehmungsgeist zu lähmen. „Allenthalben Rückgang, überall Mangel an Beschäftigung, allerorts Klagen — das war die Signatur des deutschen Handels wie der deutschen Industrie in den Jahren nach dem großen Befreiungskriege“ (Eheberg S. 7).

Dieses Elend der auswärtigen Handelsbeziehungen wurde nun aber erhöht durch den Zustand im Innern Deutschlands selbst.

Denn während es dem Reiche wie den Einzelstaaten an einem Grenzzollsystem mangelte, bestand im Innern der einzelnen Territorien eine bunte Fülle von Binnenzöllen, die hemmend auf den Binnenhandel wirkten; und zwar bietet fast jedes Land und Ländchen auf der bunten Musterkarte Deutschlands ein anderes Bild. In Baden mit seinen weitausgedehnten Grenzen hatte man durch niedrige Finanzzölle einen lebhaften Durchgangshandel ins Land gezogen; Hessen-Darmstadt ist eines der wenigen Beispiele für das Einwirken physiokratischer Lehren auf deutschem Boden; hier beruhte der Staatshaushalt fast nur auf den Erträgnissen der direkten Steuern und der Domänen; Grenzzölle gab es nicht. Bayern und Württemberg hoben 1807—1808 ihre Binnenzölle auf und richteten statt dessen Grenzzölle von mäßiger Höhe ein. Sehr schlimm stand es in Kurhessen, wo ein vollkommen veraltetes Zollsystem mit Binnenmauten mitten im Kurfürstentum jede kräftigere Handelsbetätigung unmöglich machte. In Norddeutschland war Hannover sofort nach dem Friedensschlusse wieder zu seinem alten System der Binnenzölle zurückgekehrt; als Hauptablagerungsstätte englischer Waren wurde es auch der Ausgangspunkt eines fröhlichen Schmuggels. Noch altväterischer sah es in dem benachbarten Mecklenburg aus, wo Zunft- und Bannrechte weiter blühten, und Rostock, obwohl es die größte deutsche Ostseehandelsflotte besaß, doch keinen rechten Handel mit dem Binnenlande entwickeln konnte wegen des schlechten Zustandes der Straßen und der Hemmung durch Binnenzölle.

Ganz verworren waren auch die Zolleinrichtungen Preußens, da sie in den verschiedenen Provinzen auf ganz verschiedenen Prinzipien beruhten; in der Kurmark, im Magdeburgischen und Halberstädtischen hatte man Passagezölle, die an ganz bestimmte Zollstraßen gebunden waren; in Pommern entrichteten Waren Zoll nur, wenn sie eins der über das ganze Land zerstreuten Zollämter berührten. Dann gab es in allen Provinzen Land- und Wasserzölle, Tonnenzoll, Schleusenzoll u. dgl. mehr. Auch in der Form der Erhebung des Zolls bestand keine Einheitlichkeit; bald wurden die Waren nach dem Wert, bald nach dem Gewicht, bald nach dem Raume verzollt. Man zählte am Anfang des 19. Jahrhunderts in Preußen 67 verschiedene Tarife, die einander zum Teil vollkommen widersprachen. Auch die einzelnen Provinzen waren unter sich durch Zollgrenzen geschieden. Ein Heer von 8000 Beamten war nötig, um dies komplizierte Zollwesen zu leiten,

und es mag für die Beamten nicht leicht gewesen sein, sich in den Tarifen zurecht zu finden, in denen 2775 Gegenstände aufgeführt waren, die der Besteuerung unterlagen. Nach dem Frieden wuchsen für Preußen die Schwierigkeiten noch durch den Erwerb der westlichen Provinzen mit ihren so ganz anders gearteten, namentlich auf der Industrie beruhenden wirtschaftlichen Bedingungen. Aber diese Schwierigkeiten zusammen mit der Notlage des auswärtigen Handels haben nun auch gerade in Preußen den starken Antrieb gegeben, aus diesem Elend herauszukommen. So wurde hier die Bahn betreten, auf der Preußen die Führerin der gesamten Nation zur Handelseinheit werden sollte.

Friedrich Wilhelm III. war persönlich seit dem Beginn seiner Regierung von der Notwendigkeit einer größeren Freiheit des Handels in seinen Landen überzeugt, schon ein Jahr nach seinem Regierungsantritt äußerte er: „So will ich durchaus die so lästigen als unnützen Landzölle abgeschafft wissen, die eine Provinz gegen die andere sperren, drücken und onerieren und wenig einbringen." Aber dem Streben nach durchgreifenden Reformen traten zunächst die Zolldirektionen entgegen, die im Geiste schon den völligen Zusammenbruch des preußischen Finanzwesens vor Augen sahen. Trotzdem kam man schon unter Steins Tätigkeit zu dem Beschlusse, daß von 1806 ab die Landbinnenzölle und die Zollschranken zwischen den alten Provinzen wegfallen sollten. Der Krieg mit Frankreich hat dann zunächst die Ausführung gehindert.

Die Männer, die nach dem Zusammenbruch des alten Preußen es unternahmen, dem Staate neue Grundlagen zu geben, Stein und Hardenberg mit einem Stabe tüchtiger Beamten, waren auch auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens durchaus von neuen Ideen erfüllt. Zwar von Stein selbst wird man kaum sagen dürfen, daß er gerade ein Anhänger der Lehren Adam Smiths gewesen sei, aber um so stärker wirkten sie auf die Männer, die Stein zur Mitarbeit heranzog; namentlich einer der bedeutendsten Köpfe, Theodor v. Schön, war durch und durch von dem Gedanken an die Lehren Smiths erfüllt, und auch Hardenberg, der Steins Werk fortsetzte, darf man zu den Smithianern rechnen. Unmittelbar ist unter Stein für den Handel nichts geschehen, aber es wurden doch die Grundzüge einer freiheitlichen Handelspolitik aufgestellt, und mittelbar wurde durch die Selbstverwaltung der Städte, durch die Herstellung der völligen Staatseinheit auch der weitere Antrieb zur Beseitigung der lästigen Handelsschranken gegeben. Die

Verkündigung der Gewerbefreiheit in den Hardenbergschen Reformgesetzen (2. November 1812) mußte dann auch direkt anregend auf den Handel wirken. Aber erst fünf Jahre nach der Beendigung der napoleonischen Kriege kam dann endlich das preußische Zollgesetz (26. Mai 1818) zustande, durch das alle Binnenzölle der einzelnen Landesteile sowie die Zollschranken zwischen den einzelnen Provinzen beseitigt wurden, während nun eine Zollschranke nach außen das ganze Staatsgebiet umgab, an der auf Grund eines sehr maßvollen Zolltarifs nunmehr Eingangszölle von den Waren des Auslandes erhoben wurde. Mit dem 1. Januar 1819 trat dieses Gesetz in Kraft.

Wir verstehen es heute nur noch schwer, wie es möglich war, daß dieses von freiheitlichen Anschauungen getragene Gesetz Preußen nicht die höchste Anerkennung, sondern bittere Feindschaft eintrug. Aber tatsächlich wurde gegen dieses Gesetz von allen Seiten Sturm gelaufen; im Auslande fand es mit wenigen Ausnahmen die abfälligste Beurteilung, und die Staaten des Deutschen Bundes suchten den Bundestag gegen Preußen mobil zu machen; man ging so weit, von einer Verletzung der Wiener Bundesakte durch das Vorgehen Preußens zu reden. Und doch enthielt diese Bundesakte nur einen Artikel über den Handel (Art. 19) und dieser besagte nichts weiter, als daß man demnächst in Frankfurt a. M. auf dem Bundestage wegen des Handels und Verkehrs in Beratungen eintreten wolle! Vergeblich hatten Hardenberg und Stein auf dem Wiener Kongreß für ein allgemeines deutsches Zollsystem zu wirken gesucht — für diesen Gedanken war die Nation noch nicht reif, und noch weniger waren es die Diplomaten. Und doch war der Gedanke nicht einmal neu — schon 1791 hatte Sörgel in einer Denkschrift an den Kurfürsten von Sachsen den Gedanken der handelspolitischen Einigung Deutschlands ausgesprochen.[1]) Er erwartet von einem solchen Handelsverein eine Wiedergeburt des Reiches, selbst wenn er zunächst nur einen Teil Deutschlands umfasse, da aus kleinen Anfängen bald Großes werden würde. Und bei einem andern Publizisten jener Zeit heißt es: „Wäre auch nur der größte Teil des nördlichen Deutschlands in einen solchen Handelsverein zu bringen, so würde derselbe schon bedeutend genug sein, um die günstigsten Verträge zu schließen und damit für die verbündeten Länder die Quelle zu einem Wohlstande zu öffnen, den sie bisher nie gesehen!" Aber

1) Nach Biedermann, Deutschlands trübste Zeit. S. 143.

freilich, solche vereinzelte Stimmen waren ungehört verhallt, und in langsamer zäher Arbeit mußte sich diese Anschauung erst Bahn brechen. War doch ein so warmherziger Patriot wie Friedrich List von der Schädlichkeit des preußischen Zollgesetzes überzeugt!

In Preußen wurden auch nach dem Scheitern der Bestrebungen in Wien die Versuche fortgesetzt, andere Staaten in dieses System hineinzuziehen, erst als man auf fortgesetzte schroffe Ablehnung stieß, beschloß man in Preußen, die Macht der Verhältnisse wirken zu lassen und die Anträge von seiten anderer Staaten zu erwarten. Hardenberg, der damals noch Preußens Politik lenkte, war durchaus der Ansicht, daß bei dem damaligen Zustande in den deutschen Staaten ein Bundeszollwesen, wie es etwa auch den Ideen Lists entsprach, einfach unmöglich sei. Der Weg, den Preußen allein beschreiten konnte, wurde von Bernstorff, dem Vertreter Preußens auf den Wiener Konferenzen (1819), klar und deutlich bezeichnet. Er sieht allein das Heil in Verträgen zwischen den Einzelstaaten. „Geschieht dies im Süden wie im Norden von Deutschland, und werden diese Versuche unter der Mitwirkung und Pflege des Bundes gemacht, so läßt es sich wohl denken, daß man auf diesem freilich langsamen, aber vielleicht einzig möglichen Wege, dahin gelangen werde, die jetzt bestehenden Scheidewände aus dem Wege zu räumen und in Beziehung auf Handel und Verkehr diejenige Einheit der Gesetzgebung und Verwaltung hervorzubringen, welche ein Verein nebeneinander bestehender freier und besonderer Staaten, wie ihn der Deutsche Bund bildet, irgend zulassen kann."[1])

Die tatsächliche weitere Entwicklung hat sich dann auch in der von Bernstorff hier angegebenen Weise vollzogen. Preußen hielt unerschütterlich an seinem System fest und begann sehr bald dessen Segnungen zu spüren; namentlich seit mit F. Motz (1825) eine kenntnisreiche, tatkräftige, frische und wagelustige Persönlichkeit an die Spitze des preußischen Finanzministeriums trat. Er war bis zu seinem Tode (1830) die Seele der inneren und auswärtigen preußischen Handelspolitik; die Geschichte des deutschen Zollvereins ist mit seinem Namen unauflöslich verknüpft. Der Wert der preußischen Einfuhr betrug 1828 106 Mill. Tlr. — mehr als 1796 die gesamte Handelsbewegung in Ein-, Aus- und Durchfuhr betragen hatte; die Durchfuhr erreichte in dem obengenannten Jahre einen Wert von 104 Mill. Tlr., die Ausfuhr einen solchen von 85 Mill. Tlr.;

1) Treitschke II, 36.

die Einfuhr von Baumwollgarnen, die in Preußen verarbeitet wurden, erreichte 1829 die Höhe von 112 000 Zentner — hatte sich in einem Zeitraume von sechs Jahren mehr als verdoppelt. Dadurch, daß den Städten des Westens nun auch ergiebige Absatzgebiete im Osten der Monarchie geöffnet waren, blühten die dortigen Industrieplätze wie Aachen, Elberfeld, Barmen empor; in Berlin wurden 1830 schon 500 Arbeiter in der Maschinenbauerei beschäftigt. Langsam entwickelte sich die preußische Reederei; noch 1828 war an dem Schiffsverkehr in den preußischen Häfen die preußische Flagge nur mit 50 % beteiligt; 25 % aller einlaufenden Schiffe waren englischen Ursprungs. In seinem Außenhandel hatte Preußen mit mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen; in England trat erst 1828 ein Umschwung in der Getreidehandelspolitik ein, der nunmehr wieder einen umfangreichen Getreideexport Preußens ermöglichte. Auch die Wollausfuhr hatte zeitweilig unter den englischen Wollzöllen gelitten; berechnete man doch allein auf dem Breslauer Wollmarkt im Sommer 1820 den dadurch entstandenen Ausfall auf über 300 000 Tlr. Bei der Höhe der englischen Einfuhr nach Preußen (7 Mill. Lstrl.) war dieses aber in der Lage, durch Gegenmaßregeln auch England zu drücken, so daß 1824 ein Schiffahrtsvertrag auf dem Boden der Gleichberechtigung beider Flaggen zustande kam. Schlecht war das Verhältnis zu Dänemark, das an seinem hohen Sundzoll festhielt und dadurch den Stettiner Handel mit Kolonialwaren auf das schwerste schädigte. Mit Rußland war man bis 1822 wenigstens leidlich ausgekommen, dann aber wurde hier ein schroffes Prohibitivsystem eingeführt; hier fruchteten Gegenmaßregeln nichts, und der 1825 geschlossene Handelsvertrag war daher für Preußen wenig günstig. Inzwischen fing den von Preußen fast ganz umschlossenen nord- und mitteldeutschen Kleinstaaten an langsam die Erkenntnis aufzugehen, daß sie den Anschluß an Preußen nicht vermeiden könnten, wenn sie sich nicht ruinieren wollten. Die Schwarzburgischen Staaten kamen zuerst zu dieser Einsicht, langsamer die Anhaltiner, von denen namentlich der Köthener sich auf das äußerste sträubte und sich erst, als Preußen gegenüber dem von dem Herzog in seinem Ländchen etablierten blühenden Schmuggel die Geduld verlor, fügte. Auch in Süddeutschland erkannte man die Haltlosigkeit der bestehenden Zustände, aber man dachte hier an einen Sonderbund, der seine Spitze natürlich gegen Preußen gerichtet haben würde. Indessen erwiesen die Konferenzen zu Darmstadt (1820) und Stuttgart (1825)

auf das schlagendste, daß hier zwei Interessengebiete, Bayern-Württemberg auf der einen, die Rheinstaaten auf der andern Seite, einander entgegenstanden, die zu vereinigen nur bei Selbstlosigkeit und gutem Willen möglich war. Da es an beiden fehlte, wurde aus diesem süddeutschen Sonderbunde nichts; dagegen schlossen sich Bayern und Württemberg im Januar 1828 zu einem solchen zusammen — dem ersten deutschen Zollbunde. Inzwischen aber hatte sich Hessen-Darmstadt durch seine wachsende finanzielle und wirtschaftliche Bedrängnis genötigt gesehen, an Preußen den Antrag um Aufnahme in sein Zollsystem zu richten. Am 14. Februar 1828 kam darauf der Vertrag zwischen beiden Staaten zustande „jener denkwürdige Vertrag, der in Wahrheit die Verfassung des deutschen Zollvereins feststellte" (Treitschke III, 634). Zwar versuchten nun eine Reihe deutscher Mittelstaaten unter Anstiften Österreichs und Begünstigung des Auslands, durch Gründung eines mitteldeutschen Handelsvereins den preußisch-hessischen Verein lahm zu legen und namentlich durch Zuziehung Hannovers den west-östlichen preußischen Binnenhandel zu unterdrücken, aber dieser Verein erwies sich sehr bald als wirkungslos. Nicht nur, daß es Preußen glückte, schon 1829 mit dem bayerisch-württembergischen Verein, der bei der Kleinheit seines Gebietes nicht recht gedeihen konnte, einen Vertrag zu schließen, der auf dem Grunde der gegenseitigen Zollfreiheit beruhte, es gelang auch wenige Monate später (3. 4. Juli 1829) bei Koburg-Gotha und Meiningen, die beide dem mitteldeutschen Handelsverein angehörten, den Bau zweier zollfreier Straßen durchzusetzen, durch die erst eine Verbindung zwischen dem norddeutschen und süddeutschen Zollverein geschaffen wurde. Demgegenüber bot der mitteldeutsche Handelsverein das Bild jämmerlicher Uneinigkeit und Ratlosigkeit. Sehr bald begann die Fahnenflucht; Kurhessen trat 1831, das Königreich Sachsen 1833 dem Zollverein bei; wenige Monate darauf auch die thüringischen Staaten. Dann folgten auch die südwestdeutschen Staaten Baden, Nassau, Frankfurt a. M. in den Jahren 1835/36. Von den größten norddeutschen Staaten standen zwar Hannover, Braunschweig, Oldenburg noch abseits; aber im wesentlichen hatte Preußen im Jahre 1836 sein Ziel erreicht; ein einheitliches Zollgebiet von einem Flächenraum von mehr als 400 000 qkm mit einer Einwohnerzahl von etwa 25 Millionen war geschaffen. Freilich war auch dieses Ziel nicht ohne Opfer der beteiligten Staaten erreicht; wie Preußen durch den Eintritt Sachsens die Konkurrenz der sächsischen Textilindustrie zu besorgen hatte, so

standen sich namentlich auch die wirtschaftlichen Verhältnisse Nord- und Süddeutschlands noch unvermittelt gegenüber; während Norddeutschland schon kräftige Ansätze zu großen Fabrikbetrieben zeigte, fehlten solche in Süddeutschland selbst bei den dort blühenden Industrien wie der Töpferei in Bayern, der Weberei dort wie in Baden und Württemberg fast noch völlig. Auch gab es Schwierigkeiten bei der Aufstellung der Zolltarife, da sowohl die Objekte der Besteuerung wie der Steuersatz im Norden wie im Süden nach den verschiedenen wirtschaftlichen Bedingtheiten sehr verschieden waren. Dem festen Willen der Staatsregierungen aber gelang es, auch diese Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen.

Und sehr rasch begannen auch ursprünglich leidenschaftliche Gegner des Zollvereins sich mit ihm auszusöhnen, denn fast überall zeigte sich ein Aufschwung im Handel und Gewerbe. Namentlich die Getreideausfuhr[1]) stieg gewaltig, erreichte 1838/41 einen Wert von 31 Mill. Tl. im Jahresdurchschnitt, die Zahl der Webstühle für Baumwolle und Halbbaumwolle stieg in Preußen von 1819—1840 von 14 276 auf 48 540, die für Seide und Halbseide in dem gleichen Zeitraume von 6705 auf 15 715. Stark hob sich die Tuchmanufaktur Aachens; in Gladbach, Berlin, Breslau entwickelten sich lebhafte Kattunfabriken.

Für die Gesamtein- und Ausfuhr des ganzen Zollvereinsgebietes ergibt sich für den Zeitraum von 1837—41 folgendes Bild: Stark überwiegende Mehreinfuhr war vorhanden in roher Baumwolle (4 Mill. Tl.), Baumwollgarne (gegen 14 Mill. Tl.), Seide (ungefähr 5 Mill. Tl.), Rohwolle (etwa 2 Mill. Tl.).

Starke Mehrausfuhr dagegen in Baumwollstuhlwaren (11,1 Mill. Tl.), gebleichter Leinwand (13,8 Mill. Tl.), wollenen Waren (7 Mill. Tl.), Schmiedeeisenwaren (2 Mill. Tl.). Es ergibt das ein durchaus günstiges Verhältnis, da die Mehreinfuhr vor allem in Rohmaterial oder Halbfabrikaten besteht, die Mehrausfuhr aber überwiegend in höherwertigen Industrieprodukten und Ganzfabrikaten. Freilich hat es auch in dieser Zeit nicht an Interessengegensätzen und Handelskrisen gefehlt, eine solche drohte, als England bei einer Krisis in der Eisenproduktion den deutschen Markt mit billigem Roheisen zu überschwemmen suchte, wodurch der rheinischen Industrie schwerer Schaden erwuchs.

---

1) Die folgenden Ausführungen und Ziffern nach Eheberg, Historisch-kritische Einleitung zu F. List. S. 32 f.

Gerade an diese Krise knüpfte auch der beginnende Kampf zwischen Freihandel und Schutzzoll an; damals war es, wo Fr. List das ganze Rüstzeug seiner Kenntnisse und Überzeugungen in die Wagschale des Schutzzolles warf. Verschiedentlich wurden auf Konferenzen der verbündeten Staaten diese schwierigen Fragen erörtert, ohne daß man zu einem nennenswerten Ergebnis gekommen wäre, denn zu sehr standen die Ansichten der verschiedenen Interessenkreise einander gegenüber. „Auf der einen Seite (Freihandel) standen die große Zahl der gelehrten Nationalökonomen und Theoretiker, die von diesen geleiteten Finanzbeamten und die Handeltreibenden, besonders in den Seestädten, auf der andern Seite (Schutzzoll) die industriellen Interessenten, die vor allem von List beeinflußte süddeutsche Presse und die Beamten des Ressorts für das Äußere und den Handel" (Eheberg S. 39).

Doch wurde 1846 auf Antrag Preußens eine nicht unerhebliche Erhöhung der Zölle auf Leinengarn und Leinenfabrikate sowie auf Baumwollengarn vorgenommen und hier also tatsächlich im Interesse der heimischen Industrie ein Schutzzoll geschaffen.

Die der Revolution von 1848 folgenden Verhandlungen der Frankfurter Nationalversammlung gaben natürlich auch Gelegenheit zu Erörterungen über den Handel; man verlangte leidenschaftlich nach einer allgemeinen Handelseinheit, aber über das „wie" konnte man sich auch hier nicht einigen. Namentlich standen die Hansestädte dem Anschluß an den Zollverein sehr kühl gegenüber. Die Hamburger Kaufleute unter der geistigen und geistvollen Führung Adolf Soetbeers traten ganz entschieden für den Freihandel ein und verlangten namentlich die Beibehaltung der Freihafenstellung für Hamburg.

Wenn die Träume der Frankfurter Nationalversammlung auch bald in nichts zerrannen, so machte die deutsche Handelseinheit doch auch in dieser Zeit noch Fortschritte, 1842 schon waren Braunschweig, Oldenburg, Lippe beigetreten, erst 1854 entschloß sich auch noch Hannover zu diesem Schritt, bei Mecklenburg und Lübeck dauerte es sogar bis 1868.

Das Zollsystem des Zollvereins beruhte anfangs auf einer weitgehenden Anwendung von Differentialzöllen; auch Transitzölle und Ausfuhrzölle behielt man zunächst bei. Doch trat seit dem Ende der vierziger Jahre allmählich ein Wandel in den Anschauungen ein, die Transitabgaben verschwanden völlig, die Ausfuhrzölle bis auf

geringe Reste, und namentlich das Differentialzollsystem wurde völlig aufgegeben, für viele Artikel, die anfangs zollpflichtig gewesen waren, auch Zollfreiheit eingeführt.

Nach außen suchte der Zollverein sich durch Handelsverträge freiere Bewegung zu schaffen; doch war die Handelsvertragspolitik des Zollvereins nicht immer glücklich; namentlich der Handelsvertrag mit den Niederlanden (1839) erwies sich als vollkommen verfehlt, da er infolge der Begünstigung des niederländischen Kolonialzuckers die deutsche Rübenzuckerindustrie schwer schädigte; er wurde daher schon nach zwei Jahren wieder gekündigt.

Österreich-Ungarn[1]) hatte bis 1848 auch handelspolitisch ein Sonderdasein geführt und war immer nur bemüht gewesen, die Zollvereinsbestrebungen im Deutschen Bunde zu hintertreiben, denn die Begünstigung des mitteldeutschen Handelsbundes geschah nur, um den preußisch-hessischen Zollverein tot zu machen. Nach der Umwälzung des Jahres 1848 kam auch in die österreichische Handelspolitik ein größerer Zug, es tauchte der Gedanke eines großen Zollbundes auf, der den gesamten deutschen Bund nebst den nichtdeutschen Gebieten der österreichischen Monarchie: Ungarn und Norditalien umfaßt haben würde. Dieser Plan aber scheiterte an der politisch immer schärfer hervortretenden Gegnerschaft Österreichs und Preußens.

Mit dem Beginn der sechziger Jahre fingen dann im Zollverein die freihändlerischen Ideen an, sich Bahn zu brechen; sie hauptsächlich zeitigten die oben angeführten Änderungen im Zollsystem. Der erste wichtige Schritt auf dieser Bahn war der Handelsvertrag mit Frankreich (1862) der auf dem Grundsatze der gegenseitigen Meistbegünstigung beruhend mit sehr mäßigen Zollsätzen arbeitete; in dem deutsch-österreichischen Handelsvertrage des Jahres 1865 ging man trotz der schutzzöllnerischen Gegenagitation der Eisenproduzenten und Baumwollspinner auf diesem Wege noch weiter, doch ließ man wenigstens zugunsten dieser letzteren einen stärkeren Zollschutz bestehen, während man die Zölle auf Roheisen stark herabsetzte.

Ihre eigenen Wege gingen in diesem Zeitraum im wesentlichen die beiden Nordseehansestädte Hamburg und Bremen.

---

1) Leider war mir A. Beers Werk über Österreich-Ungarns Handelspolitik im 19. Jahrhundert nicht zugänglich, da auch die Königl. Bibliothek in Berlin es nicht besitzt.

Im inneren Handelsleben Hamburgs wurden im Laufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meisten der alten noch auf mittelalterlichen Handelsanschauungen beruhenden Zöpfe abgeschnitten; das engherzige Gäste- und Fremdenrecht wurde bis auf geringe Reste (Beschränkung der Fähigkeit zur Transito-Deklaration auf die Großbürger) beseitigt. Die sogenannten Usancen im Warenhandel, eine durch Gewohnheit eingebürgerte Mannigfaltigkeit der verschiedensten Rechnungs- und Münzsysteme bei den verschiedenen Waren (Tabak nach Schilling Courant, Baumwolle nach Grooten Banko, Kaffee nach Schilling Banko u. a. m.) wurden trotz zähen Widerstandes aus einzelnen Kreisen der Kaufmannschaft allmählich beseitigt; im Seeassekuranz- und Bankwesen wurden wesentliche Fortschritte gemacht.

Auch im Zollwesen traten in diesem Zeitraume bedeutende Erleichterungen ein; zunächst wurden allerdings 1823 nur die Ausfuhrzölle von $1^1/_2$ % auf $^1/_2$ und $^1/_8$ % herabgesetzt. Auch die Schiffszölle erfuhren eine Erniedrigung, während man an den Eingangs- und Transitzöllen noch festhielt; aber sieben Jahre später trat auch eine Ermäßigung des Seeeinfuhrzolles von $1^1/_2$ % auf $^1/_2$ % ein, für manche Waren wie Wolle und Baumwollgarn wurde er ganz aufgehoben. Ein kurzer Rückschlag in dieser Entwicklung trat zwar 1842 nach dem großen Hamburger Brande ein, da die Stadt im Interesse ihrer Finanzen den Warenzoll erhöhte, doch waren dies nur vorübergehende Maßnahmen. Schwieriger war die Stellung Hamburgs hinsichtlich seines Binnenhandels, da hier namentlich die Stellung zum Zollverein in Frage kam. Zwar gab es in den vierziger Jahren auch in Hamburg Stimmen, die für Anschluß an den Zollverein sprachen, aber im allgemeinen überwog doch die Furcht, dadurch die Selbständigkeit zu verlieren „von der Stellung als Welthandelsstadt, die es sich errungen, zu der eines ausschließlichen Hafens und Marktes für einen großen Teil von Deutschland herabgedrückt zu werden" (Schreiben des Senats an die Kommerz-Deputation 21. April 1847 bei Baasch S. 42), man hatte die Besorgnis, in einem solchen Bunde majorisiert zu werden. Gewiß hatte Hamburg seinen Blick hauptsächlich seewärts gerichtet und das Verhältnis zu England war für Hamburgs Handelspolitik eine der wichtigsten Fragen; aber wenn man deshalb in Süddeutschland die Hamburger hauptsächlich als Englands Agenten ansah und die Überzeugung hatte, daß man dort einer Entwicklung des deutschen Gewerbes unfreundlich gegenüberstehe, so gingen solche Vorwürfe

ganz entschieden zu weit.[1]) Nahm doch gerade die Einfuhr von Wolle und Baumwollgarn für die allmählich aufblühende Industrie Deutschlands in immer wachsendem Maße eine bedeutende Stelle in Hamburgs Handelsverkehr ein.

Anderseits wurden, je mehr namentlich nach dem Beitritt Kurhessens und Hannovers das Zollvereinsgebiet sich zwischen Hamburg und seine süddeutschen und schweizerischen Exportgebiete einschob und Hamburg immer mehr umklammerte, dem Warenverkehr nach dem Binnenlande nicht unerhebliche Hemmungen bereitet, im Wein- und Zuckerexport machte sich das schon Ende der dreißiger Jahre stark fühlbar. Gefährlich wurde für Hamburg auch die Nähe von Altona und Harburg, namentlich als dieses letztere 1848 zum Freihafen von Hannover erklärt wurde. Waren so die Verhältnisse zum Binnenlande nicht besonders günstig, zumal auch der Verkehr auf der Elbe, wovon weiterhin noch die Rede sein wird, mancherlei Hemmungen unterlag, so entwickelte sich dagegen der Seeverkehr Hamburgs in rasch aufsteigender Linie. Eine kluge und umsichtige Handelsvertragspolitik hat dazu nicht unwesentlich mit beigetragen; durch den Handelsvertrag mit Großbritannien (1825) wurde der Anfang zu einem völlig freien Handelsverkehr zwischen beiden Staaten gemacht, der mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika (1827) sicherte den Hansestädten Gleichstellung ihrer Schiffe und Ladungen; auch mit Frankreich, der Türkei, Schweden-Norwegen u. a. wurden Anfang der vierziger Jahre ähnliche Handelsverträge geschlossen, und man darf das als einen Triumph der Hamburger Seehandelspolitik bezeichnen, denn im allgemeinen hatte Hamburg den den Handelsvertrag schließenden Mächten wenig zu bieten.

Der Außenhandel Hamburgs wuchs verhältnismäßig rascher mit den außereuropäischen Ländern als mit denen Europas, namentlich Südamerika begann schon damals in Hamburgs Außenhandel eine bedeutsame Rolle zu spielen; seit den vierziger Jahren beginnt die Tätigkeit der Männer, deren Namen mit der Handelsgröße Hamburgs unaufhörlich verknüpft sind: Sloman, Laeisz,

---

1) Baasch, S. 23, hat entschieden recht, wenn er diese Vorwürfe, an deren Berechtigung Treitschke, III, S. 585, glaubt, zurückweist, aber es nimmt sich etwas eigentümlich aus, wenn er bei dieser Gelegenheit etwas von oben herab von Treitschke als von dem Manne spricht, der immer mehr „Publizist als Geschichtsschreiber" gewesen sei.

Godeffroy, Woermann. Die drei letzteren begründeten auch die ersten größeren überseeischen kaufmännischen Niederlassungen: Godeffroy in der Südsee, Woermann in Westafrika, Laeisz in Südamerika und auf den Philippinen; von den 343 außereuropäischen deutschen Handelsetablissements, die 1844/45 existierten, waren 227 hanseatische, davon 73 in Nordamerika, 67 in Südamerika, 40 in Mexiko, 27 in Westindien, während Ostindien und China noch kaum in Betracht kamen. Nahm auch der Import namentlich von Kolonialwaren die erste Stelle im Hamburger überseeischen Verkehr ein, so hob sich doch auch langsam der Export deutscher Produkte, dessen Wert 1839 schon 50 Mill. Tl. betrug. Freilich stieg der Import rascher. Während in den Jahren 1815—1819 im Durchschnitt jährlich 83 000 Kommerzlasten im Hamburger Hafen eintrafen, stieg deren Zahl im Durchschnitt der Jahre 1840—1843 auf 166 600 jährlich.

Sehr langsam entwickelte sich die Hamburger Reederei; im Anfang des Jahrhunderts war sie zunächst sogar in starkem Rückgang begriffen; von 248 Seeschiffen mit 23 206 Lasten im Jahre 1798 sank sie 1819 bis auf 91 Schiffe mit 6426 Lasten. Von da an begann wieder ein langsames Aufsteigen, aber noch 1844, wo die Anzahl der Schiffe erst 204 mit 17 268 Lasten betrug, war die alte Höhe vor den napoleonischen Kriegen noch nicht wieder erreicht. Große Verdienste um die Hebung der Hamburger Schiffahrt hatte Sloman, der 1831 die erste regelmäßige Schiffahrtslinie nach Neuyork einrichtete. Sehr allmählich erst wurde man sich der Bedeutung der Dampfschiffahrt bewußt; 1816 kam der erste englische Dampfer im Hamburger Hafen an, 1825 wurde eine regelmäßige Dampferverbindung mit London und Amsterdam hergestellt; 1848 richtete wieder Sloman die erste deutsche Dampferlinie nach London ein; aber noch 1849 bestand die gesamte hamburgische Seedampferflotte nur aus zehn Dampfern mit insgesamt 990 Pferdekräften. Von der größten Bedeutung für die Zukunft wurde dann die am 27. Mai 1847 durch Bolten, Laeisz, Godeffroy, Woermann u. a. erfolgende Gründung der Hamburg-Amerikanischen-Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft „Hapag“ wie der Hamburger den unaussprechlichen Namen abkürzend, sie nennt. Mit vier Segelschiffen begann diese junge Gesellschaft 1848 ihre Tätigkeit, die erste Fahrt der „Deutschland“ ging im Oktober 1848 nach Neuyork; 1854 wurde dann auch der erste Versuch mit zwei Dampfern gemacht, und zu der ersten

Linie Hamburg — Neuyork trat allmählich eine zweite: Hamburg—New Orleans. Waren das alles auch erst nur geringe Anfänge, sie beweisen doch, daß der alte Unternehmungsgeist der Hamburger Kaufleute die schweren Zeiten zu Beginn des Jahrhunderts endgültig überwunden hatte.

Auch Bremen hat, obwohl hier namentlich 1848 größere Hinneigung zu dem Differentialzollsystem des Zollvereins herrschte, den Anschluß an diesen aus Gründen seines Seehandels und seiner Selbständigkeit nicht vollzogen. Viel mehr als durch den Zollverein aber war die Selbständigkeit Bremens durch Oldenburg bedroht, das auch nach der endlich erfolgten Aufhebung des Elsflether Zolls (1820) versuchte, Bremens Geltung als Seehafen zu vernichten, da es ja tatsächlich von tiefer gehenden Seeschiffen nicht angelaufen werden konnte und außerhalb des Bereichs der Nordseegezeiten lag. Diese bedenkliche Lage für Bremen abgewendet zu haben, ist das Verdienst des Bürgermeisters Johann Smidt, dessen Tatkraft es gelang, am 11. Januar 1827 mit Hannover den Vertrag zum Abschluß zu bringen, nach dem dieses einen Bezirk von etwa 500 Morgen am rechten Ufer der Wesermündung an Bremen abtrat. Hier wurde dann der Außenhafen für Bremen, Bremerhaven, erbaut, der dieser Hansestadt gleich Hamburg für alle Zeit den Anteil am Welthandel sicherte. Auch Bremen hatte an den von Hamburg im Namen der Hansestädte geschlossenen Handelsverträgen gleichen Anteil, und auch sein überseeischer Verkehr erfuhr in den nächsten Jahrzehnten eine beständige Steigerung. Ja, anfangs waren Unternehmungsgeist und Tatkraft der Bremer entschieden größer als die der Hamburger, namentlich haben sie in umfassender Weise ihre Schiffahrt auch durch das Auswanderungswesen zu fördern gewußt, während man in Hamburg diesem Zweige des überseeischen Verkehrs lange Zeit völlig ablehnend gegenüberstand. So übertraf Bremen noch 1846 Hamburg an Leistungsfähigkeit seiner Schiffe, wenn auch nicht an Zahl (Bremen 223 Segelschiffe mit 36 000 Lasten, Hamburg 231 mit 28 700 Lasten), erst im nächsten Dezennium fing Hamburg an, die Schwesterstadt bedeutend zu überflügeln. Bremen gelang es auch durch eigene Unterstützung und dadurch, daß es eine Reihe von Staaten des deutschen Bundes gleichfalls für eine solche zu gewinnen wußte, die erste regelmäßige amerikanische Dampferverbindung im Jahre 1846 nach Bremerhaven zu lenken und dadurch dem Handel Bremens neues Leben zuzuführen; wuchs doch damals die Gesamteinfuhr

Bremens in zehn Jahren um 130 Mill. M., die Gesamtausfuhr um nahezu 100 Mill. M. Im Verkehr mit Nordamerika, der für Bremen in erster Linie stand, überflügelte Bremen Hamburg ganz erheblich; der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten betrug 1854/55 über 18 Mill. Dollars, der von Hamburg nach diesem Lande noch nicht 5 Mill. Dollars.[1]) Auch für Bremen gilt, was bei Hamburg erwähnt wurde, daß der Handel mit den außereuropäischen Erdteilen den mit den europäischen Staaten bei weitem überstieg. Damals wurde Bremen der erste Tabaksmarkt Europas, daneben spielten wie bei Hamburg Kolonialwaren, Farbhölzer, Baumwolle eine bedeutende Rolle; im Export behielt auch jetzt noch die Leinwand einen wichtigen Platz.

Wie für Hamburg die Gründung der Hamburg-Amerikalinie[2]), so wurde für Bremens Zukunft die 1857 erfolgende Gründung des Norddeutschen Lloyd von der weitesttragenden Bedeutung; Männer wie H. H. Meier und Crüsemann standen hier an der Spitze des Unternehmens. Er begann zunächst mit drei kleinen Dampfern die Schiffahrt nach England zu betreiben, ging 1858 mit dem Ozeandampfer „Bremen" zur Fahrt nach Neuyork über und stellte in den nächsten fünf Jahren vier weitere Dampfer für diese Fahrt ein. Der Verkehr mit Neuyork entwickelte sich so lebhaft, daß man schon 1867 zu wöchentlichen Fahrten über den Ozean übergehen konnte; schon ein Jahr zuvor war eine neue Linie nach Baltimore eingerichtet.

So verschafften in einer Zeit, wo langsam die Einigung Deutschlands heranzureifen begann, die Schiffe der deutschen Hansestädte dem deutschen Namen auch jenseits der Weltmeere wieder Achtung.

Auch die Binnenschiffahrt wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich von den Fesseln befreit, die Jahrhunderte lang auf ihr gelastet hatten. Prinzipiell hatten die Art. 108—117 der Wiener Kongreßakte die Verhältnisse der Flußschiffahrt geregelt und darin bestimmt, daß die Schiffahrt auf allen Strömen, von da, wo sie schiffbar werden, bis zur Mündung vollkommen frei sein und niemand untersagt werden solle. Die Reglements zur Beaufsichtigung der Flußschiffahrt sollten in gleichmäßiger und für den Handel aller Nationen möglichst günstiger Weise durch Übereinkommen geordnet werden. Zu diesem Zwecke sollten die

---

1) Bippen, Geschichte der Stadt Bremen III, 495.

2) Das ist die jetzt allgemein übliche Bezeichnung der „HAPAG".

Uferstaaten gemeinsame Verhandlungen führen. Die Zölle der Uferstaaten wurden als außerhalb der Schiffahrtsrechte stehend bezeichnet. Es sind denn auch bald nach dem Wiener Kongreß für die einzelnen Ströme solche Kongresse zusammengetreten, aber es hat doch noch Jahrzehnte gedauert, ehe auf den Hauptströmen ein befriedigender Zustand erreicht wurde.

Am raschesten wurden die Verhältnisse der W e s e r s c h i f f - f a h r t geregelt. Größere Schwierigkeit hatte nur hier die Zähigkeit bereitet, mit der Oldenburg an seinem Elsflether Zoll hing; als dieser 1820 beseitigt wurde, kam man verhältnismäßig rasch vorwärts. Im Februar 1821 trat die Weserschiffahrtskommission in Minden zusammen und arbeitete etwa $2^1/_2$ Jahre. „Die Minderung der zahlreichen Stromzollstellen und die Ermäßigung ihrer Tarife, die Beseitigung der Stapel-, Umschlags- und Einlagerechte, die in Münden, Minden, Bremen noch bestanden, die Aufhebung der Privilegien der Schiffergilden, die Wegräumung natürlicher Stromhindernisse, die Instandhaltung des Leinpfades und seine Sicherung gegen den üblen Willen der Uferanlieger, das waren die wesentlichen Aufgaben, die die Kommission sich stellte", und die daraufhin abgefaßte Weserschiffahrtsakte, die am 1. Mai 1824 in Kraft trat, stellte als Grundsatz auf: „alle Zollabgaben und Erhebungen, was immer sie für einen Namen haben, womit die Schiffahrt vom Ursprung der Weser bis in die offene See und umgekehrt belastet war, hören auf und werden in eine allgemeine Schiffahrtsabgabe verwandelt."

Schwieriger gestalteten sich schon die Verhältnisse auf der E l b e, da die Interessen und Forderungen der zehn beteiligten Staaten schwer miteinander in Einklang zu bringen waren. Hannover hielt namentlich an seinem Stader Zolle, der für Hamburgs Handel sehr drückend war, mit Zähigkeit fest und suchte dies gelegentlich dadurch zu begründen, daß dieser Zoll gar kein Fluß-, sondern ein Seezoll sei. Am freiesten waren die Anschauungen von Österreich, Preußen, Hamburg; Schwierigkeiten machten vor allem die kleinen und kleinsten Staaten wie Mecklenburg, Anhalt. Die Elbschiffahrtsakte von 1821, die nach mehr als zweijährigen Beratungen in Dresden zustande kam, bedeutete trotz dieser Schwierigkeiten doch immerhin einen ganz wesentlichen Fortschritt gegen den bisherigen Zustand. Es wurde namentlich eine normale Elbzollgebühr festgesetzt, die Zollämter wurden um die Hälfte vermindert, die Umladestellen beseitigt. Preußen ließ die Durchfuhrzölle für den Elbverkehr ganz fallen, mußte dann allerdings erleben, daß der Herzog von Anhalt-

Köthen den von Preußen als Bedingung gestellten Zollanschluß trotz seines Versprechens nicht ausführte und jahrelang in seinem Ländchen einen blühenden Schmuggel etablierte. Geringere Ergebnisse hatten die nächsten Konferenzen der Elbuferstaaten, doch wurde in dem Staatsvertrag von 1844 der Stader Zoll wenigstens herabgesetzt und reguliert, eine Herabsetzung der Zölle der Elbuferstaaten aber wurde nicht erreicht, da Dänemark (Altona), Hannover, Mecklenburg sich dagegen sträubten. Es bedurfte erst des Eingreifens Englands, um Hannover 1861 zu vermögen, gegen eine Zahlung von 3 Mill. Tl. den Stader Zoll aufzuheben. 1863 wurden dann endlich auch die Elbzölle ganz bedeutend herabgesetzt; und eine weitere Erleichterung war es, daß sämtliche noch vorhandene Elbzollhebestellen bis auf die in Wittenberge aufgehoben wurden.

Am härtesten ist der Kampf um die Freiheit des Verkehrs auf dem Rhein gewesen. Hier hatte der Oktroivertrag von 1804 zwischen Frankreich und den deutschen Rheinuferstaaten eine Grundlage geschaffen, auf der weitergebaut werden konnte. Durch ihn war die Verwaltung einheitlich geregelt, die Zahl der Zollstellen auf zwölf festgesetzt; von der holländischen Grenze bis nach Straßburg betrug der gesamte Oktroi nur 2 Fr., für die Talfahrt 1 Fr. 33 Ct.

Die schwerste Bedrängnis für die Rheinschiffahrt aber wurde es nun, daß die Holländer in ihrem Interesse der Bestimmung des Wiener Kongresses, daß die Fahrt frei sein solle „jusqu'à la mer" die Deutung gaben „frei bis ans Meer", aber nicht „frei bis ins Meer" und demgemäß 1816 auf alle Durchfuhr einen allgemeinen Wertzoll von 3 % und außerdem noch Tonnengeld für jedes Schiff erhoben, wodurch sich die Belastung für einzelne Waren auf 15 % ihres Wertes steigerte. Die Folge war ein ständiges Sinken des Rheinverkehrs; der blühende Handel mit Bordeauxwein verschwand völlig, auch das westfälische Eisen wurde gänzlich verdrängt; über Hamburg ging jetzt einerseits die Ausfuhr süddeutscher Wolle nach England, anderseits die Einfuhr von Kolonialwaren von Le Havre nach den Gebieten des Oberrheins. So empfanden die Niederländer schließlich selbst das Schädliche ihrer Zollpolitik, und den Bemühungen Preußens gelang es daher, am 31. Mai 1831 die Rheinschiffahrtsakte mit Holland abzuschließen. Waal und Lek wurden als Rheinmündungen erklärt, und die Benutzung des wichtigen Seekanals wurde dadurch den Deutschen zu den gleichen Bedingungen wie den Niederländern selbst zugesichert. Für die

Schiffe der Rheinuferstaaten wurde ferner die Umladung aufgehoben, und an die Stelle der Transitabgaben trat eine feste Abgabe von $13^{1}/_{4}$ Ct. pro Zentner bei der Bergfahrt, von 4 Ct. für die Talfahrt; für Massengüter war diese Abgabe sogar noch niedriger. Preußen hob seinerseits die Stapel von Köln und Mainz auf.

Nachdem so die schwersten Hemmnisse beseitigt waren, entwickelte sich der Rheinhandel rasch zu hoher Bedeutung. Namentlich als man seit dem Beginn der vierziger Jahre die Wichtigkeit der Dampfschiffahrt erkannte, trat eine rasche Steigerung des Handelsverkehrs ein; 1843 schleppte die Kölner Gesellschaft mit ihren Dampfern schon nahezu 700 000 Zentner Güter. Der Sieg der deutschen Schleppschiffahrt hatte zugleich auch eine große nationale Bedeutung, denn durch ihn wurde endgültig die zwei Jahrhunderte bestehende wirtschaftliche Abhängigkeit Westdeutschlands von Holland beseitigt. Der Gesamtverkehr der Rheinhäfen aber verdoppelte sich binnen kurzem, stieg von 24,3 Millionen Zentner auf 55,6 Millionen Zentner.

Freilich mußte dann seit den sechziger Jahren der Rheinverkehr auch sehr stark die Konkurrenz der neuen Eisenbahnen empfinden und erfuhr dadurch einen Rückgang. Während dadurch die Verfrachtung von Kolonialwaren und Textilprodukten zurückging, hob sich dagegen die der einzelnen Rohmaterialien wie Eisenerze und Kohle ganz bedeutend; namentlich die Ruhrkohle trat jetzt an die erste Stelle im Rheinverkehr. Eine Revision der Zölle 1842/43 hatte dann auch nach der Richtung hin noch Erleichterung gebracht, sie wurden in der Form von Eingangs- und Durchgangszöllen als Zuschlag bei der Einfuhr von ausländischen Waren erhoben.

Die größten Umwälzungen in diesem Zeitraum hat der Binnenlandverkehr erfahren. Das erste Drittel des 19. Jahrhunderts steht zunächst im Zeichen des Baues gepflasterter Straßen; in den Gebieten, die von Napoleon abhängig waren, hat dieser, freilich ganz überwiegend vom militärischen Standpunkte aus, die Anlage von Chausseen in umfangreicher Weise gefördert. In Preußen begann unter Motz eine umfassende Tätigkeit in dieser Richtung; in den fünf Jahren seines Wirkens wurden über 1100 km neue Chausseen gebaut, etwa 850 km waren im Bau, darunter die schwierigen in den schlesischen und westfälischen Gebirgen und in den sumpfigen Elb- und Saaleniederungen um Magdeburg und Merseburg. Natürlich kamen diese festen Straßen in ganz hervorragender Weise auch dem Handelsverkehr zugute, um 1840 konnte

man Güter vom Bodensee nach Mannheim und Mainz in sechs Tagen, nach Leipzig in zehn und nach Hamburg in sechzehn Tagen schaffen.

Aber was wollte das alles bedeuten gegen die gewaltige Umwälzung, die der Dampf auf dem Gebiete des gesamten Verkehrswesens hervorrief![1])

Wohl haben auch in Deutschlands Staaten engherzige Beschränktheit, Mangel an Unternehmungsgeist, Furcht vor den unbekannten Wirkungen anfangs sich dem Bau der Eisenbahnen entgegengestemmt, und nur wenige weiter blickende Geister erkannten schon früh die gewaltige Bedeutung dieses neuen Beförderungsmittels für die gesamte Volkswirtschaft. Zu ihnen gehört vor allen Friedr. List, der im Jahre 1833, nachdem er durch einen mehrjährigen Aufenthalt in den Vereinigten Staaten eine Fülle neuer Anregungen und Ideen gesammelt hatte, seine kleine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ herausgab. „In großen Zügen“, sagt Treitschke (IV, 585) „entwarf er hier, mit wunderbarem Scharfblick fast überall das Rechte treffend, ein Bild von dem Eisenbahnwesen der Zukunft: Lindau und Basel, Bremen und Hamburg, Stettin, Danzig und Breslau sollten vorläufig die Endpunkte des deutschen Bahnnetzes bilden, ganz wie es sich nachher erfüllte. In Berlin, das er nur oberflächlich kannte, sah er doch schon den Mittelpunkt des deutschen Verkehrs; sechs große Bahnlinien, die allesamt späterhin gebaut worden sind, wollte er dort einmünden lassen.“ Auch in den Rheinlanden und Westfalen wurden früh lebhafte Wünsche nach dem neuen Beförderungsmittel laut, aber die Behörden waren meist der Überzeugung, daß die Eisenbahnen höchstens für den Personenverkehr in Frage kommen könnten. So entwickelte sich das deutsche Eisenbahnwesen zunächst nur langsam, und zwar meistens nur mit privaten Unternehmungen; 1835 wurde die erste deutsche Bahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet, 1839 die erste größere Strecke zwischen Dresden und Leipzig. Als sich dann allerdings hier wie bald auch anderwärts das überraschende Ergebnis zeigte, daß der Güterverkehr sehr bald eine wesentlich höhere Bedeutung gewann als der Personenverkehr, da ging man in den meisten deutschen Staaten mit frischer Unternehmungslust an den Bau größerer Linien; innerhalb von 20 Jahren

1) Näheres bei W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. ANuG Bd. 15.

(1840—1860) stieg die Länge des deutschen Eisenbahnnetzes von 469 km auf 11 088 km. Der alte Frachtfuhrverkehr aber wurde sehr bald auf den Aussterbeetat gesetzt; wie rasch der Wechsel eintrat, sobald Eisenbahnverbindungen vorhanden waren, mag das Beispiel von Hamburg zeigen, wo 1838 noch fast 17 000 Frachtwagen ein- und auspassierten; 1850 war die Zahl schon auf 8500 gesunken und vier Jahre später auf 2424.

Und wie hier der Dampf die Güterfortbewegung in ganz andere Bahnen lenkte, so veränderte er das große Gebiet der Industrie von Grund aus[1]). Vor allem Gewinnung und Verarbeitung von Eisen und Stahl, die gesamte Maschinen- und Textilindustrie wurden einer vollkommenen Revolution unterworfen. Es beginnt die Zeit der großindustriellen Unternehmungen, die namentlich auf dem Gebiet der Textilindustrie der Handarbeit dasselbe Schicksal bereiteten wie die Eisenbahnen dem Fuhrfrachtverkehr; die Zahl der Handspinner in Preußen sank von 1849—1861 von 84 000 auf 14 500.

Dagegen lernte Deutschland erst jetzt seine natürlichen Bodenschätze, namentlich die Kohle, richtig verwerten; 1866 betrug die Förderung von Steinkohlen schon nahezu 22 Mill. Tonnen (à 1000 kg) und in demselben Jahre wurden fast 2 500 000 Tonnen Eisenerze gewonnen.

Die Stahlproduktion stieg allein in den Jahren 1862—1866 von 41 000 Tonnen auf 114 000 Tonnen, während sie 1826 nur etwa 3000 Tonnen betragen hatte. Zum Hauptsitz der Maschinenfabrikation wurde Berlin, wo 1837 allerdings in sehr bescheidenem Umfange Borsig die erste Fabrik begründet hatte. In der Textilindustrie stieg die Zahl der Baumwollfeinspindeln von 1836—1861 von 63 000 auf 2,2 Millionen, in ähnlicher Weise entwickelten sich Baumwollweberei und die Wollenindustrie, so daß an stelle des noch im ersten Drittel des Jahrhunderts sehr ausgedehnten Wollexports, allmählich in steigendem Maße der Wollimport trat. Die Einfuhr von Wollengarn, das in Deutschland zum größten Teil weiterverarbeitet wurde, stieg von 1860—1866 von 148 000 Zentnern auf 393 000 Zentner; im gleichen Zeitraume nahm der Export von Wollenwaren von 231 000 Zentnern auf 397 000 Zentner zu. Freilich trat dieser rasche Aufschwung, für den hier nur aus den wichtigsten Zweigen ein paar Beispiele gegeben werden sollten, fast überall

1) Vgl. dazu L. Pohle, Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. ANuG Bd. 57.

erst in dem letzten Dezennium dieses Zeitraumes ein, die anfängliche Entwicklung seit dem Beginne der vorigen Jahre ging zumeist zögernd vor sich; zeitweilig traten auch durch Handelskrisen, wie namentlich durch die von 1857, Rückschläge ein. Im allgemeinen aber hielt die Entwicklung von Handel und Gewerbe nicht nur Schritt mit der zunehmenden politischen Entwicklung, sondern eilte ihr stellenweise voraus.

Kapitel 4.

Handel und Verkehrsentwicklung im neuen Deutschen Reich.

Zwei Jahre früher als unsere Nation ihre politische Einheit erhielt, kann man die wirtschaftliche als erreicht betrachten, nämlich mit dem 27. April 1868, wo zu dem großen einheitlichen Handelsgebiete des norddeutschen Bundes sich Süddeutschland in dem Zollparlamente hinzugesellte. In der Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 bestimmte alsdann Artikel 33: „Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Ausgeschlossen bleiben die wegen ihrer Lage zur Einschließung in die Zollgrenze nicht geeigneten einzelnen Gebietsteile. Alle Gegenstände, welche im freien Verkehr eines Bundesstaates befindlich sind, können in jeden anderen Bundesstaat eingeführt und dürfen in letzterem einer Abgabe nur insofern unterworfen werden, als daselbst gleichartige inländische Erzeugnisse einer inneren Steuer unterliegen". Art. 34 stellte dann Hamburg und Bremen außerhalb der Zollgrenze als Freihäfen, während Art. 35 die Gesetzgebung über das gesamte Zollwesen ausschließlich dem Reiche zuwies.

Der glänzenden politischen Entwicklung schien nun auch in den ersten Jahren ein glänzender wirtschaftlicher Aufschwung zu folgen. Frankreich vermochte in kürzerer Zeit, als in den Friedensbestimmungen abgemacht war, die Kriegsentschädigung an das Deutsche Reich zu zahlen, über die sich nun der Milliardensegen ergoß. Die ganze Neubeschaffung des Kriegsmaterials für das deutsche Heer, der Ausbau der neuen Festungen an der Westgrenze, die Anlage neuer großer Bahnlinien, die zunächst aus militärischen Gründen notwendig war, brachten in kurzer Zeit einen nicht unerheblichen Teil dieser Milliarden in die Kreise der Industrie. Vernünftig gehandhabt hätte in diesen umfangreichen Aufträgen keinerlei Gefahr zu liegen brauchen. Indessen ließ sich die Reichsregierung, veranlaßt wohl mit durch die raschere Abbezahlung der Kriegs-

entschädigung, trotz der einsichtsvollen Warnung Ludwig Bambergers, zu einem übermäßig rascheren Tempo verleiten und erzeugte damit eine ungesunde Hochkonjunktur und leider damit auch den Glauben an eine fortgesetzte Steigerungsmöglichkeit im gleichen Tempo. Damit wurde dann zunächst von der Industrie die Bahn einer ungesunden Überproduktion eingeschlagen. Aber dabei blieb es leider nicht; sehr bald trat eine allgemeine Gründungs- und Spekulationswut ein, es kamen die bösen „Gründerjahre", wo Unverstand und Raffiniertheit sich die Hände reichten, um in ganz kurzer Zeit eine der größten Handelskrisen der Neuzeit herbeizuführen, die man als den „großen Krach" zu bezeichnen pflegt. Er begann am 5. Mai 1873 in Wien und gestaltete sich zu einer großen internationalen Krise, von der ganz besonders auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika heimgesucht wurden; im Oktober 1873 trat dann auch in Berlin der Zusammenbruch ein. Viele Tausende von Deutschen sind damals um ihr erspartes Vermögen gekommen, das sie leichtgläubig und aus Gier nach mühelosem Gewinn einer der vielen Schwindelbanken zur Verfügung gestellt hatten. Daß ein Teil der deutschen Staaten ihren Anteil von der Kriegskostenentschädigung dazu benutzt hatte, ihre Staatsschuld zu kündigen, so daß das mobile Kapital sich nach neuen Anlagemöglichkeiten umsehen mußte, hat wesentlich mit zu der Herbeiführung dieser Krisis beigetragen. Man hat wohl berechnen wollen, daß die in diesem Krach deutschem Kapital zugefügten Verluste die von Frankreich an uns gezahlten 5 Milliarden nicht unerheblich überstiegen; und unmöglich erscheint das nicht, wenn man bedenkt, daß in den beiden Jahren 1871 und 1872 allein in Norddeutschland 764 Gesellschaften mit einem Kapital von nahezu 3 Milliarden Mark gegründet worden waren.

Hat sich auch das Deutsche Reich verhältnismäßig rasch von diesem Krach erholt so war doch eine allgemeine wirtschaftliche Depression die nächste Frage. Und namentlich haben weiten Gebieten der deutschen Industrie die Gründerjahre auch darin nachgehängt, daß unsolide gearbeitet wurde, so daß der deutsche Reichskommissar auf der großen Weltausstellung von Philadelphia 1876 über die deutsche Industrie das harte, aber gerechte Urteil fällen mußte: „Billig, aber schlecht". Gerade die Erfahrungen, die die deutsche Industrie hier machte, dazu die ausgezeichneten Berichte Reuleaux' haben dann aber auch nicht unwesentlich dazu beigetragen, die deutsche Industrie von diesen Mängeln zu heilen. Erst seitdem sie diese abgestreift hatte, konnte die deutsche Industrie nun auch

erfolgreich in den Konkurrenzkampf des Welthandels eintreten. Nächst den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat dann auch kein Staat der Welt in dem kurzen Zeitraume eines Menschenalters eine so durchgreifende Änderung seines Wirtschaftslebens und eine so gewaltige Entwicklung seiner Industrie und seines Handels erlebt wie das Deutsche Reich. Es ist natürlich in dem hier gegebenen Rahmen nicht möglich, diese Entwicklung nach jeder Richtung hin darzulegen; es können nur einige der wichtigsten Gebiete nationaler Arbeit und nationaler Handelsentwicklung herausgegriffen werden.[1]) Die Grundlage unserer modernen Großindustrie ist der Reichtum an fossilen Schätzen, und erst in diesem Zeitraume sind auch Deutschlands mächtige Kohlenlager in rechter Weise ausgebeutet worden. Deutschland ist ja gerade in dieser Hinsicht von der Natur in ganz hervorragender Weise begünstigt; es besitzt fünf große Steinkohlenlager: das rheinisch-westfälische, das oberschlesische, das niederschlesische, das Saarkohlenbecken und das sächsische. Von diesen hat allein das oberschlesische einen Kohlenreichtum, der nach Frechs Berechnungen den Großbritanniens und Irlands übertrifft und auch bei einer jährlich wachsenden Produktion noch einen Abbau von etwa 2000 Jahren möglich erscheinen läßt. Deutschland steht hinsichtlich seiner augenblicklichen Produktion an dritter Stelle unter den Ländern der Erde. Von der Gesamtproduktion der Welt im Jahre 1899 von 723 157 177 metrischen Tonnen entfielen nämlich 230 254 076 auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika, 223 626 774 auf Großbritannien, 135 824 427 auf Deutschland. Diese drei Staaten zusammen 589 705 277.

Die gesamte übrige Produktion aller anderen Länder zusammen erreicht also kaum die Höhe der deutschen. 1904 hat sich das Verhältnis zuungunsten Englands verschoben, indem von der Weltproduktion von 800 Mill. t 40% auf die Vereinigten Staaten, 29,5% auf England und 15% auf Deutschland entfallen. Nur zu einem Bruchteil kommt natürlich diese Produktion der Industrie zugute, einen großen Teil verschlingt der Verkehr zu Lande und zu Wasser, für Lokomotiven und Dampfschiffe, einen weiteren Teil

1) Ich will nicht unterlassen, auch an dieser Stelle auf das ausgezeichnete Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands (Leipzig, B. G. Teubner. 4 Bde.) hinzuweisen, in dem in knapper und doch erschöpfender Weise alle Gebiete des Wirtschaftslebens besprochen werden. Auch die folgenden Darlegungen beruhen zum größten Teile auf diesem Werke.

der Verbrauch im Haushalt; auch haben wir einen nicht unerheblichen Export an Steinkohlen, der sich in dem Zeitraum 1890—1900 von rund 9 Mill. t im Werte von 115 Mill. M. auf 15,3 Mill. t im Werte von 209 Mill. M. gesteigert hat; Österreich-Ungarn, die Niederlande, Belgien und die Schweiz sind für diesen Export unsere Hauptabnehmer. Anderseits beziehen namentlich unsere deutschen Häfen in umfassender Weise Kohlen aus Großbritannien (1900 über 6 Mill. t). Um unsere deutsche Kohle auch dorthin noch mehr konkurrenzfähig zu machen, fehlt es uns vorläufig noch immer an genügenden Möglichkeiten der Wasserverfrachtung. Welche Bedeutung die Kohle für den Güterverkehr hat, erhellt aus der Tatsache, daß 1900 36 % des Gesamtgüterverkehrs auf den Kohlentransport kamen.

Hand in Hand mit der Zunahme des Steinkohlenbergbaues geht die Entwicklung der Eisengewinnung. Deutschland ist auch in der Hinsicht nicht ungünstig gestellt, es hat bedeutende Eisenlager um Sieg und Lahn, in Oberschlesien und in Lothringen, namentlich aber in Westfalen, wo über 50 % der Gesamteisengewinnung Preußens gefördert wird. Das Verhältnis Deutschlands zur Produktion anderer Länder in der Entwicklung der letzten 30 Jahre, sowie das der Eisenförderung zu der durch den Schmelzprozeß der Hochöfen daraus[1]) gewonnenen Roheisens zeigt folgende Tabelle (Zahlen in 1000 t):

	Großbritannien		Ver. Staaten		Deutschland	
	Erze	Roheisen	Erze	Roheisen	Erze	Roheisen
1870	14 601	6 060	3 080	1 691	3 839	1 391
1890	14 001	8 033	16 293	9 353	11 406	4 658
1899	9 888	9 454	25 000	13 839	18 964	8 142
1903		8 810		18 000		9 860

Die Gesamtproduktion der Erde an Eisenerzen betrug 1898 70 156 000 t, die Gesamtroheisenproduktion 1899 40 610 000 t, wovon also über 30 Mill. t auf die drei oben angeführten Länder kommen.

Eine hervorragende Stellung in der Industrie und im nationalen Handel nimmt nun die auf dieser Eisenproduktion sich aufbauende Verarbeitung von Eisen und Stahl ein. Während hinsichtlich der

1) Doch ist zu bemerken, daß namentlich Großbritannien und Deutschland auch viel ausländische Eisenerze, besonders schwedische, verhütten.

Roheisenproduktion Deutschland 1900 an dritter Stelle mit 20,4 % der Weltproduktion stand, nimmt es in der Stahlerzeugung den zweiten Platz ein.

Es betrug in diesem Jahre:

Die Gesamtwelterzeugung.	27 361 818 t
Vereinigte Staaten	10 382 069 t = 37,9 %[1])
Deutschland	6 645 869 t = 24,3 %
England	4 979 471 t = 18,2 %

Im Jahre 1899 wurden in Deutschland in 1700 Betrieben der Eisen- und Stahlindustrie 287 000 Personen beschäftigt, von denen ein großer Teil auf die Riesenbetriebe von Krupp (47 000 Arbeiter), der Königs- und Laurahütte in Oberschlesien (17 000), de Wendel in Hayingen (10 000) kam. Essen, Solingen und Remscheid in der Rheinprovinz, Bochum, Iserlohn, Hagen in Westfalen, das oberschlesische Montangebiet mit Königshütte als Mittelpunkt sind die Hauptzentren der Eisen- und Stahlverarbeitung von dem Material für die Eisenbahnen, den Bedarf an Panzerplatten und Kanonen für unsere Armee und Marine bis zu der Herstellung von Stahlfedern und Nadeln — um nur einige der Hauptproduktionsgebiete zu nennen. Die Einfuhr an Eisen, die hauptsächlich in Roheisen, Materialeisen und -stahl und groben Eisen- und Stahlwaren besteht, hat sich in dem Zeitraum 1861—1900 erhöht von 137 823 t auf 1 166 075 t und hatte in dem letztgenannten Jahre einen Wert von etwa 100 Mill. M.; unsere Hauptbezugsländer sind England und Schweden.

Dagegen hob sich unsere Ausfuhr, die namentlich in groben Eisenwaren, Eisendraht, Eisen in Stäben, in Eck- und Winkeleisen besteht, in demselben Zeitraum von 66 206 t auf 2 309 277 t und erreichte im Jahre 1900 einen Wert von über 285 Mill. M.[2]) Während unsere Einfuhr sich also in diesem Zeitraum um kaum 10 % steigerte, erhöhte sich die Ausfuhr um etwa 35 %. Unsere Hauptabsatzländer sind England, Rußland, Belgien, Niederlande, Schweiz, doch verbrauchen wir den allergrößten Teil unserer gesamten Eisen- und Stahlproduktion im Inlande.

1) Für 1902 stellt sich nach Halle, Weltwirtschaft 1906, I, S. 87, das prozentuale Verhältnis der drei Staaten auf 41,6 %, 21,3 % und 13,5 %, also ein noch stärkeres Übergewicht der Union.

2) Nach den statistischen Angaben bei Halle, Weltwirtschaft 1906, II, S. 240, hätte der Wert der Ausfuhr 1900 schon 403 Millionen Mark betragen, 1905 551 Millionen Mark.

Im nächsten Zusammenhange mit der Eisenproduktion steht die Maschinenfabrikation, da zu ihr das Eisen das Hauptmaterial liefert. Auch hier hat sich Deutschland mehr und mehr vom Auslande unabhängig gemacht und entwickelt sogar einen nicht unerheblichen Export; Berlin im Norden, Chemnitz im Herzen Deutschlands sind zwei Hauptzentren dieser Industrie, die um die Wende des Jahrhunderts in 2249 fabrikmäßigen Betrieben 187 104 Personen beschäftigte. Diese erzeugten Maschinen im Gewichte von 9 544 000 Doppelzentnern, die einen Wert von 685 Mill. Mark darstellten.

Auch hiervon wurde das meiste im Inland selbst verbraucht, der Wert unserer Ausfuhr in Maschinen betrug 1900 222 Mill. M., der eine Einfuhr im Werte von rund 100 Mill. M. gegenüberstand; es sind hauptsächlich landwirtschaftliche Maschinen, die wir aus England und Amerika beziehen, auch Maschinen für die Textilindustrie aus England.

Kaum auf einem Gebiete der Industrie ist in Deutschland so Glänzendes geleistet wie auf dem der Elektrotechnik; 1879 ließ die Firma Siemens & Halske auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste kleine elektrische Lokomotive laufen, 1891 löste die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft bei Gelegenheit der Frankfurter Ausstellung das Problem der Kraftübertragung durch Drehstrom auf der 175 km langen Strecke Lauffen-Frankfurt a. M.; diese beiden Ereignisse sind die Ausgangspunkte der modernen Verwendung der Elektrizität als Kraft. Deutschland hat dann auch in Europa bis auf den heutigen Tag unbestritten die führende Stellung auf diesem Gebiete sich gewahrt, einzig die Vereinigten Staaten sind uns hier gefährliche Konkurrenten. Mittelpunkt dieser Industrie ist Berlin, wo die drei größten Gesellschaften: die Union, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und Siemens & Halske ihren Sitz haben, neben denen dann noch die Nürnberger Aktiengesellschaft vorm. Schuckert zu nennen ist; arbeiteten 1890 die elf Hauptgesellschaften mit einem Kapital von 20 Mill. M., so verfügten neun Jahre später die zehn ersten Gesellschaften über ein solches von 418 Mill. M. Das wichtigste Material für die Elektrotechnik ist das Kupfer, so hat sich denn auch der Kupferverbrauch Deutschlands in dem Zeitraum von 1895—1900 von 27 000 t auf 109 000 t gehoben, wovon nur noch 28,4 % durch unseren eigenen Kupferbergbau gedeckt werden können, während wir den Rest im Wert von etwa 120 Mill. M. durch Einfuhr namentlich aus den

Vereinigten Staaten und Österreich-Ungarn decken müssen. Während noch 1890 der Kupferverbrauch Englands zu dem Deutschlands sich verhielt wie 162 : 100, wird heute Deutschland nur noch von den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Kupferverbrauch übertroffen; 36—40% des Gesamtkupferverbrauchs aber kommt auf die Elektrotechnik. Ebenso gewaltig hat sich auch unsere Einfuhr an Guttapercha, dem zweiten für die Elektrotechnik wichtigen Stoffe, entwickelt, von 3889 t (1890) auf 13 480 (1900) im Werte von 75,5 Mill. M.

Dem Import des notwendigen Rohmaterials steht nun aber ein nicht unwesentlicher Export der elektrotechnischen Industrieprodukte gegenüber, so lieferten wir 1900 dem Auslande für 23 Mill. Mark elektrische Maschinen, hauptsächlich nach Rußland, Italien und Österreich; für 24,7 Mill. M. Telephonkabel. Vor allem aber sind unsere großen deutschen Gesellschaften an der Einrichtung elektrischer Bahnen beteiligt. 1899 gab es in Deutschland 170 Bahnen mit einer Geleislänge von 3457 km, das ist nahezu die Hälfte der gesamten elektrischen Bahnen Europas, und zwar sind über 99% aller deutschen Bahnen auch von deutschen Gesellschaften gebaut. Allein die vier oben genannten Gesellschaften haben schon über 4000 km elektrischer Bahnen erbaut, darunter zahlreiche im Auslande; mit mehr als 70% waren deutsche Gesellschaften beim Bau elektrischer Bahnen beteiligt in Bosnien[1]), Dänemark, Rumänien, Belgien, Holland, Rußland, Spanien und Portugal, Österreich, Norwegen und Schweden, Italien und Ungarn; 91% der gesamten Geleislänge europäischer elektrischer Bahnen (mit Ausnahme Großbritanniens und Irlands, die sich Deutschland auf diesem Gebiete ganz verschlossen haben) sind das Werk deutscher Firmen.

Der deutschen Wissenschaft in erster Linie verdankt Deutschland seine Stellung in der chemischen Industrie, sowohl auf dem Gebiete der chemischen Großindustrie, wo unserer sehr erheblichen Ausfuhr der Hauptprodukte wie Schwefelsäure, Soda, Chlorkalk jetzt überhaupt keine Einfuhr mehr gegenübersteht, als auch namentlich in der Farbenindustrie, seitdem es Männern wie Hoffmann, Bayer u. a. gelungen ist, dem Steinkohlenteer die ganze Reihe der Farbstoffe abzugewinnen und so die teueren Pflanzfarbstoffe wie Krapp und Indigo durch künstliche Präparate zu ersetzen. Der Umschwung zeigt sich am deutlichsten beim Indigo.

---

1) Angeordnet nach der Höhe der Beteiligung.

1895 hatte Deutschland noch eine Einfuhr von Naturindigo im Werte von 21,5 Mill. M., der eine Ausfuhr im Werte von 8,2 Mill. Mark gegenüberstand. Fünf Jahre später konnte Deutschland fast seinen gesamten Eigenverbrauch bis auf 4 Mill. M. durch künstlichen im Inlande hergestellten Indigo decken und noch für über 9 Mill. M. exportieren. 1905 importierten wir nur noch für 1 Mill. Mark Indigo, exportierten für 26 Mill. M.! Ebenso wird sieben Achtel des gesamten Weltverbrauchs von Alizarin in Deutschland hergestellt, was einen Wert von 78 Mill. M. darstellt.

Wenden wir uns der Textilindustrie zu, so steht hier an der Spitze die Verarbeitung der Baumwolle. Hier sind wir ja hinsichtlich des Rohmaterials, solange unsere Kolonien noch keine nennenswerten Erträge liefern, auf die drei Hauptbaumwollländer der Welt: Ostindien, Vereinigte Staaten, Ägypten angewiesen. Während unser Import von Rohbaumwolle im Durchschnitt der Jahre 1871—1875 116 390 t betrug, hat er 1901 die Höhe von 326 576 t im Werte von 296 Mill. M. erreicht und sich 1905 auf 402 858 t im Werte von 322,8 Mill. M. gesteigert. Unsere deutsche Baumwollindustrie hatte schon 1870 eine bedeutende Höhe erreicht, man zählte schon damals 3 Mill. Spindeln und 37 000 Webstühle, nun kam das Reichsland hinzu mit über 2 Mill. Baumwollspindeln und 48 000 Webstühlen; die Befürchtung einer starken Überproduktion erfüllte sich trotzdem nicht, es gelang vielmehr, eine Reihe englischer Fabrikate durch die vaterländischen vom deutschen Markte zu verdrängen. 1898 zählte man im ganzen Deutschen Reich fast 8 Mill. Spindeln, von denen über 2 Mill. auf Preußen, 1½ Mill. auf Elsaß-Lothringen entfielen. Elberfeld-Barmen in der Rheinprovinz, Mülhausen im Elsaß, dann der sächsische Industriebezirk sind die großen Mittelpunkte unserer deutschen Baumwollindustrie. Während es Deutschland anfangs an einem eigentlichen Baumwollmarkte fehlte, hat sich seit 1877 in Bremen die dortige Baumwollbörse zu immer größerer Bedeutung entwickelt, der Wert der dortigen Baumwolleinfuhr betrug 1899 207 Mill. M.

Trotz unserer bedeutenden Industrie vermögen wir den Bedarf an Baumwollgarn noch nicht zu decken, sondern beziehen erhebliche Quantitäten aus dem Auslande, ganz überwiegend aus England; einer Eigenproduktion von 241 723 t (1901) stand eine Einfuhr von 16 050 t gegenüber. Mehr und mehr hat unsere deutsche Baumwollindustrie sich auch den auswärtigen Markt erobert, während die Einfuhr sich in mäßiger Höhe hielt.

Es betrug im Durchschnitt der Jahre:

	Tonnen netto Einfuhr	Ausfuhr
1881—85	1 515	14 641
1891—95	1 936	32 163
1900	6 429 (Wert 35,2 Mill. M.)	41 561 (Wert 244,7 Mill. M.)

1905 endlich betrug der Wert der Einfuhr 43,7 Mill. M., der der Ausfuhr 372,1 Mill. M. Der Gesamtwert der Baumwollgarnfabrikate Deutschlands (700 Mill. M.) und der Spinnereiprodukte betrug 1897 etwa 1 Milliarde M., so daß damit dieser Zweig unserer heimischen Produktion alle anderen überragt, sie hat auch die deutsche Wollindustrie aus dem Felde geschlagen. Auf dem Gebiete der gesamten europäischen Wollindustrie vollzog sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts der große Umschwung, daß die einheimische Wolle mehr und mehr von der kolonialen verdrängt wurde; während noch 1865 die Einfuhr überseeischer Wolle nach Europa nur 150 Mill. kg betrug, hatte sie 1893 schon die Höhe von 500 Mill. Kilogramm erreicht und 1895 produzierte Europa von der Gesamtwollerzeugung der Erde in Höhe von 12,02 Milliarden kg nur noch etwa ein Viertel. Jetzt sind Argentinien und Australien die Hauptwollieferanten, beide Länder zusammen liefern schon mehr Wolle nach Europa als dort produziert wird. Auch Deutschland, wo die Zahl der Schafe in dem Zeitraum 1873—1892 von 25 Mill. auf 13,8 Mill. zurückgegangen ist, kann nur noch einen kleinen Teil seines Wollverbrauchs selbst decken, der einheimischen Produktion von 18,5 Mill. kg (1892) steht ein Durchschnittsverbrauch (im Mittel von 1892—1896) von 174 Mill. kg gegenüber. Wir bezogen 1897/98 vom Auslande für 176,8 Mill. M. an Schafwolle hauptsächlich aus Argentinien (82,8 Mill. M.) und Australien (41,6 Mill. M.), daneben aber auch noch Wollgarne im Wert von 23 Mill. M. 1903 bezog Deutschland 165 Mill. kg Rohwolle.

Sehr bedeutsam ist auch der Wandel, der sich allmählich im inländischen Wollhandel vollzogen hat; während man Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts noch 25 bedeutendere Wollmärkte und daneben zahlreiche kleinere zählte, sind diese letzteren fast ganz verschwunden und auch eine Reihe der ehemals bedeutenden, andere haben wenigstens sehr an Bedeutung eingebüßt; während Breslau 1838 mit einem Quantum von 72 000 Zentner Wolle an der Spitze aller deutschen Wollmärkte marschierte, ist es jetzt

auf etwa 14 000 Zentner gesunken. Für den Handel mit überseeischer Wolle kommt von deutschen Häfen auch wieder in erster Linie Bremen in Betracht.

Unsere deutsche Wollindustrie verteilt sich gleichmäßiger als andere über das ganze Deutsche Reich, doch unterscheidet Michaelis (Handbuch der Wirtschaftskunde III, 649) sechs Hauptgebiete: brandenburgisch-niederschlesisches, thüringisch-reußisches, sächsisches, bayrisch-oberfränkisches, rheinisch-bergisches und elsässisches.

Auch unsere Wollindustrie ist in hervorragendem Maße Exportindustrie und es steht ihr nur ein geringer Import gegenüber.

Die Gesamtausfuhr des Jahres 1898 hatte einen Wert von 133,6 Mill. M. Unser Hauptabnehmer ist Großbritannien (21,4 Mill. Mark), dann die Schweiz (12 Mill. M.), Vereinigte Staaten, Dänemark, Niederlande (mit je 1,2 Mill. M.), nach Britisch-Ostindien und Japan liefern wir für 5 Mill. M., nach Argentinien und Brasilien für 2 Mill. M. Wollwaren. 1905 erreichte der Wert unseres Exportes an Wollwaren 268,5 Mill. M., unsere Gesamtwollindustrie kann man für dieses Jahr auf etwa $^2/_3$—1 Milliarde M. einschätzen.

Mit der Wollindustrie sind wir bei den Produktionsgebieten angelangt, zu denen die deutsche Landwirtschaft das Rohmaterial liefert, bei der genannten Industrie allerdings, wie wir sahen, nur noch einen kleinen und noch dazu stetig abnehmenden Prozentsatz des Gesamtbedarfs. Dagegen liefert ausschließlich die deutsche Landwirtschaft das Rohmaterial zu unserer bedeutenden Zuckerindustrie.

Wir haben früher gesehen, daß die Anfänge der deutschen Zuckerrübenindustrie in die Zeit der Kontinentalsperre zurückgehen, und es wurde auch schon darauf hingewiesen, daß sie 1839 durch den verfehlten Handelsvertrag des deutschen Zollvereins mit den Niederlanden eine schwere Krisis durchzumachen hatte. Erst seit der Beseitigung dieses Handelsvertrages konnte sie sich kräftig entwickeln.

Während 1840/41 145 Fabriken aus 250 000 t Rüben 12 500 t Zucker gewannen, gab es schon 1860/61 247 Fabriken mit einer Rohzuckerproduktion von 63 250 t, 1870/71 304 Fabriken mit 186 400 t Rohzuckerproduktion, 1890/91 406 Fabriken, die 1 284 485 t Rohzucker produzierten. Wichtig war, daß es auch gelang, den Zuckergehalt der Zuckerrübe nicht unwesentlich zu steigern; während man um 1875 aus 100 kg Rüben zirka 8,6 kg Rohzucker gewann, liefert jetzt die gleiche Menge Rüben zirka 12,8 kg Rohzucker.

1899/1900 waren 426 732 ha in Deutschland mit Zuckerrüben bebaut, diese Fläche lieferte eine Ernte von 12,44 Mill. t Rüben, aus denen in 399 Fabriken 1,7 Mill. t Rohzucker gewonnen wurde. Da die Gesamtzuckerproduktion der Welt 1877/98 auf etwa 7,7 Mill. t davon 4,6 Mill. t Rübenzucker, geschätzt wurde, so produziert Deutschland mehr als ein Fünftel des gesamten Zuckers, mehr als ein Drittel allen Rübenzuckers. Da die Zuckerrübe schweren Boden verlangt, so findet sich ihr Anbau in den fruchtbarsten Gegenden Deutschlands. Obenan steht die Provinz Sachsen mit der Magdeburger Börde, dann folgen Schlesien, Posen, Hannover, Braunschweig und Anhalt; auf die Provinz Sachsen allein entfällt über ein Viertel der gesamten deutschen Rübenernte. Magdeburg ist denn auch der Mittelpunkt des gesamten binnenländischen Zuckerhandels, wozu nicht nur die Lage inmitten des Hauptrübenbezirks, sondern auch die günstige Wasserverbindung mit Hamburg nicht unwesentlich beigetragen hat, denn über diesen Hafen geht unser Hauptzuckerexport. Es scheint indessen, als ob unsere Zuckerausfuhr in einem langsamen Rückgang begriffen sei; namentlich in den außereuropäischen Weltteilen macht sich die Konkurrenz des österreichischen Zuckers schon stark bemerkbar. Unsere Hauptabnehmer für Zucker sind Großbritannien und die Vereinigten Staaten. Es betrug:

	Einfuhr		Ausfuhr		davon nach England		Ver. Staaten	
	t	Wert in 1000 M.	t	Wert	t	Wert	t	Wert
1897	1636	515	1141097	229898	571596	121522	376286	67330
1900	1238	486	1006466	216338	513609	115321	353980	69978

Wenden wir uns schließlich von den Industrien, zu denen die Landwirtschaft das Rohmaterial liefert, zu der unmittelbaren *Lebensmittelproduktion* selbst, so ergibt sich, daß noch um die Wende des 19. und 20. Jahrhunderts fast 50 % des deutschen Bodens Ackerfläche war, wozu dann noch etwa 16 % an Wiesen und Weiden treten. Vom Anbau der Hauptgetreidearten entfallen 8 % auf Weizen, 23 % auf *Roggen*. Nur in dieser Halmfrucht deckt Deutschland noch ziemlich seinen Eigenbedarf, denn bei einer Produktion von 8½ Mill. t (im Durchschnitt der Jahre 1893/1900) fällt die Einfuhr an 750 000 t meist russischen Roggens nicht sehr ins Gewicht. Dagegen ist das Verhältnis beim *Weizen* schon wesentlich ungünstiger, denn einer Eigenproduktion von 3 860 000 t steht hier eine Einfuhr von 1,4 Mill. t, also 30 %

des Gesamtbedarfs, gegenüber, unsere Hauptlieferanten sind Argentinien und die Vereinigten Staaten. Noch ungünstiger steht das Verhältnis bei der Sommergerste, wo unsere eigene Ernte nur 275 000 t, die Einfuhr aber 1 025 500 t im Werte von über 118 Mill. M. beträgt. Doch ist dabei zu bedenken, daß dieser hohe Import durch unsere umfangreiche Bierbrauerei bedingt ist und wir in deren Produkt dem Auslande einen großen Teil dieser Einfuhr zurückgeben. Beim Hafer mit 6,18 Mill. t und der Kartoffel mit 36,75 Mill. t decken wir unseren Eigenbedarf fast völlig. Daß ein wesentlicher Teil unserer Kartoffelproduktion und auch des Roggens der Spiritus- und Branntweinbrennerei dient, darf bei dieser kurzen Aufzählung wenigstens nicht unerwähnt bleiben.

Obwohl der Viehwert des lebenden Viehs nach der Viehzählung des Jahres 1892 über 5½ Milliarde M. im Deutschen Reiche betrug, so sind wir doch auch hier in umfassender Weise auf die Einfuhr angewiesen, nur bei den Schafen überwiegt die Ausfuhr die Einfuhr. Wie bedeutend unsere Einfuhr an animalischen Lebensmittelprodukten ist, mag durch das eine Beispiel belegt werden, daß wir 1900 vom Ausland allein 118 170 t Eier im Werte von 103 Mill. M. bezogen. Alles in allem darf man sagen, daß wir dem Auslande weit über eine Milliarde Mark für Lebensmittel der verschiedensten Art zahlen.[1])

Wenn aus der Besprechung einiger der Hauptgebiete unserer nationalen Wirtschaft es uns auch schon entgegengetreten ist, wie sehr Deutschland aktiv und passiv am Welthandel beteiligt ist, so müssen wir doch auf diese Seite unseres Handels unseren

---

1) Anhangsweise mögen hier für einige Zweige unserer Industrie, die in der Darstellung nicht berücksichtigt wurden, die Hauptziffern folgen:

In der Seidenindustrie bezog 1905 Deutschland 7 Millionen kg z. T. Rohseide vom Auslande, exportierte 1,2 Millionen kg. Der Löwenanteil entfällt davon auf die Krefelder Industrie, deren Gesamtumsatz 1905 den Wert von 73 880 229 Mark betrug, wovon für 44,3 Millionen in Deutschland selbst abgesetzt wurden. Der Hauptexport mit 12,5 Millionen Mark ging nach England.

Zurückgegangen ist der Export unserer Leinenindustrie, ihr Wert betrug 1900 30 Millionen Mark, 1905 nur noch 26,5 Millionen Mark. In Leder, Häuten und Rauchwaren stand 1905 einem Import im Werte von 379 Millionen Mark ein Export von 323 Millionen Mark gegenüber; doch überwiegt bei der Einfuhr das Rohmaterial, während in verarbeitetem Leder unsere Ausfuhr wesentlich höher ist als die Einfuhr.

Blick noch etwas näher richten. Mit der gewaltigen Entwicklung der modernen Industrie, mit der Einbeziehung immer neuer Länder in die Weltwirtschaft, mit den Mitteln unseres neuzeitlichen Verkehrs mit der rasch sich steigernden Volksvermehrung hat sich auch der Welthandel im 19. Jahrhundert zu riesenhafter Größe entwickelt. Man nimmt an, daß der Gesamtwert des Welthandels um 1800 etwa 6 Milliarden M. betrug und sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahezu verdreifachte. Aber erst von da beginnt dann die enorm rasche Steigerung auf ungefähr 60 Milliarden um 1885 und auf 75—80 Milliarden um die Wende des 19. und 20. Jahrhunderts.

An diesem Welthandel nun war Deutschland 1860 nur mit 8,8% beteiligt, vor ihm standen England mit 25%, Frankreich mit 11%, die Vereinigten Staaten mit 9%. Seitdem hat sich dieses Verhältnis ganz wesentlich verschoben, wie aus folgender Tabelle hervorgeht[1]):

Anteil am Welthandel in Prozenten:

	1885	1890	1895	1898
Großbritannien	18,8	18,4	17,4	16,8
Deutsches Zollgebiet	10,1	10,9	10,8	11,3
Vereinigte Staaten	9,5	9,9	9,2	9,7
Frankreich	10,2	9,7	8,4	8,3

Der prozentuale Anteil am Welthandel ist also bei Großbritannien und Frankreich stetig zurückgegangen, letzteres ist dadurch von der zweiten an die vierte Stelle gerückt, während Deutschland mit ein Zehntel des Wertes des gesamten Welthandelsverkehrs am Ende des 19. Jahrhunderts die zweite Stelle sich erkämpft hatte.

Die positiven Werte ergeben sich aus einer Zusammenstellung der Einfuhr und Ausfuhrwerte. Es liegen uns die letzten Berechnungen aus dem Jahre 1905 vor, die hier folgen mögen:[2])

	Millionen Mark	
	Einfuhr	Ausfuhr
Großbritannien	12 532	6 792
Deutschland	7 046	5 693
Vereinigte Staaten	4 953	6 833
Frankreich	3 786	3 857

1) Nach van der Borght im Handbuch der Wirtschaftskunde IV. S. 53.
2) Nach E. v. Halle, Weltwirtschaft 1906, I, S. 197.

Wir sehen also, daß der Wert des gesamten Außenhandels des Deutschen Reiches in diesem Jahre 12 Milliarden M., also etwa soviel betrug wie vor 60—65 Jahren der Wert des gesamten Welthandels. Sehen wir uns nun die Beteiligung Deutschlands am Welthandel etwas genauer an, so finden wir, daß die Einfuhr die Ausfuhr nicht unerheblich übersteigt. Unsere Einfuhrbedürfnisse verteilten sich 1899 derart, daß 47,6% dem Werte nach berechnet auf Rohstoffe für Industriezwecke entfielen, 20,9% auf Fabrikate, 31,5% auf Nahrungs- und Genußmittel. Die vier Hauptländer, aus denen wir unsere Einfuhr beziehen, sind die Vereinigten Staaten mit 907 Mill. M. (1899), Großbritannien mit 777 Mill. M., Österreich-Ungarn mit 730,4 Mill. M. und Rußland mit 708,3 Mill. M., diese vier Länder lieferten uns 54% unserer gesamten Einfuhr; in weitem Abstande kommen dann Länder wie Frankreich, Belgien, Argentinien, von denen keines mit mehr als 5% an der Einfuhr Deutschlands beteiligt ist.

In unserer Ausfuhr stehen die Erzeugnisse der Industrie und des Bergbaues obenan, und zwar entfielen 1899 auf Wollwaren 5% unserer Gesamtausfuhr, auf Baumwollwaren 4,7%, auf Zucker 4,7%, auf Maschinen 4,3%, auf Steinkohlen 4,1%, auf Seidenwaren 3,3%, auf grobe Eisenwaren 3,2%, auf Kleider, Wäsche, Putzwaren 2,1%, auf Anilin und andere Teerfarbstoffe 1,7%, auf Bücher, Karten und Musikalien 1,6%, die anderen Ausfuhrartikel erreichten nicht mehr 1½% des Gesamtausfuhrwertes. Außer Betracht gelassen ist hier der Edelmetallverkehr.

Fassen wir es nach den drei Hauptgruppen zusammen, so ergibt sich für 1899 eine Ausfuhr an Rohstoffen von 24,2%, an Fabrikaten von 64,4%, an Nahrungs- und Genußmitteln von 11,4%.

Unsere Hauptabsatzgebiete sind im wesentlichen die Länder, von denen wir die größte Einfuhr haben; an erster Stelle steht hier Großbritannien, wohin wir 1899 für 852 Mill. M. Waren lieferten, also etwa ein Fünftel unserer gesamten Ausfuhr. Dann folgt Österreich-Ungarn, das mit 10,7% an unserem Export beteiligt war, Rußland mit 10%, die Vereinigten Staaten mit 8,6%. Auf die europäischen Staaten und die Union zusammen entfielen 83% unseres gesamten Ausfuhrwertes, nur 17% also auf die gesamte übrige Welt; über diese aber ist unser Handel auch ziemlich gleichmäßig verteilt und erreicht stellenweise noch eine recht beträchtliche Höhe. So hatten wir z. B. 1904 eine Ausfuhr nach Britisch-Indien

im Werte von 83 Mill. M., nach China eine solche von 53 Mill. M., nach Australien lieferten wir für 43 Mill. M. Waren, nach Japan für 58 Mill. M., nach Brasilien für 57 Mill. M., nach Argentinien für 107 Mill. M.

In dem Umstande, daß wir, um uns nach den Anschauungen des Merkantilismus auszudrücken, eine passive Handelsbilanz haben, d. h. daß augenblicklich unsere Einfuhr die Ausfuhr ungefähr um 1,3 Milliarden M. übertrifft, liegt an sich nichts Bedenkliches. Es ist einmal zu beachten, daß unsere Einfuhr zum großen Teil in Rohmaterial besteht, das von unserer Industrie zu hochwertigen Produkten verarbeitet wird, mit deren Überschuß wir zum großen Teil den Wert unserer Einfuhr wieder bezahlen. So hat man berechnet, daß der Wert unserer Ausfuhr an Woll- und Baumwollwaren unseren auswärtigen Bedarf an den Rohprodukten für diese beiden Industrien vollauf deckt. So bezahlen wir z. B. den Konsum von Rohwolle aus Argentinien im Betrage von 103 Mill. M. (1904) fast genau in derselben Höhe durch Woll- und Baumwollwaren, sowie Produkte unserer Eisen- und Maschinenindustrie.

Es ist aber weiter zu berücksichtigen, daß, wie schon früher einmal hervorgehoben, die reinen Ziffern von Ein- und Ausfuhr überhaupt kein richtiges Bild von dem nationalen Wohlstand geben, denn sonst müßte England mit seiner riesigen Mehreinfuhr längst völlig verarmt sein. Ebenso wie England hat auch Deutschland seine „unsichtbaren Exporte“. Da kommt z. B. in Betracht, was wir mit unseren Eisenbahnen an Frachten im Durchgangsverkehr, was wir mit unserer Handelsflotte im Handelsverkehr zwischen außerdeutschen Ländern leisten.

Weitere Überschüsse werden geschaffen durch die praktische und geistige Arbeit deutscher Kaufleute, Ingenieure, Gelehrten im Auslande. Dann aber darf auch nicht übersehen werden, daß unser auswärtiger Handel doch immer nur einen Bruchteil unserer gesamten Handelstätigkeit ausmacht, und daß gerade unser Binnenhandel zum großen Teil mit die Werte schafft, die es uns ermöglichen, in immer steigendem Maße deutsches Kapital in ausländischen Werten anzulegen. Man hat berechnet, daß am Ende des 19. Jahrhunderts deutsches Kapital in ausländischen Unternehmungen und Papieren in einer Höhe von 20 Milliarden M. untergebracht war; allein die daraus nach Deutschland fließenden Zinsen und Dividenden können den größten Teil des Überschusses vom Werte unserer Einfuhr über den der Ausfuhr decken.

Verkehrt wäre es indessen, uns dabei zu beruhigen und stete Weiterentwicklung unseres Nationalreichtumes in dieser Richtung zu hoffen. Unsere Industrie ist in umfassender Weise auf den Export angewiesen, und es wäre eine bedenkliche Erscheinung nicht etwa nur dann, wenn in diesem ein Stillstand, sondern auch schon dann, wenn keine weitere Steigerung einträte. Ein Stillstand oder gar ein Rückgang hat Krisen zur Folge, wie sie ja auch unserer deutschen Industrie nicht erspart geblieben sind, nächst der von 1873 darf die von 1901, die namentlich die Eisenindustrie traf, hier erwähnt werden. Solche Handelskrisen nach Möglichkeit zu hindern, unserem Handel möglichst weite Absatzgebiete offen zu halten, muß das Ziel einer nationalen Handelspolitik sein. Auf dem Gebiete der Handelspolitik nun hat das Deutsche Reich in den 36 Jahren seines Bestehens recht erhebliche Wandlungen durchgemacht. Bis über die Mitte der 70er Jahre befand sich Deutschland durchaus im Fahrwasser des Freihandelssystems; 1873 fiel der Roheisenzoll, 1877 alle anderen Zölle auf Eisen und grobe Eisenwaren. Damit war der Höhepunkt der deutschen Freihandelsära erreicht; aber ihr folgte auch auf dem Fuße die Umkehr. Die Krisis, in die unsere Eisenindustrie durch die Aufhebung der Zölle geriet, auf der anderen Seite die wachsende Bedrängnis, die unsere Landwirtschaft durch die ungegeheure Produktion Nord- und Südamerikas erfuhr, brachten den Fürsten Bismarck dazu, mit dem Jahre 1879 eine Ära der Schutzzollpolitik einzuleiten, die die beiden Ziele im Auge hatte, einmal die in unserer deutschen Landwirtschaft ruhenden Kräfte lebensfähig zu erhalten in der Überzeugung, daß wir für unser ganzes Volks- und Wirtschaftsleben eines gesunden Stammes agrarischer Bevölkerung bedürfen, sodann aber unsere deutsche Industrie zu kräftigen für den großen Konkurrenzkampf des Welthandels. Daß diese beiden Ziele bisher im wesentlichen erreicht worden sind, wird man nicht leugnen können, wenn man auf der anderen Seite auch zugestehen darf, daß namentlich unsere Agrarzölle anfangs eine ungesunde Tendenz eines Hochschutzzollsystems annahmen.

Unsere Handelsvertragspolitik hat sich von dem ursprünglichen System des Meistbegünstigungsrechtes mehr dem der autonomen Tarife zugewandt, durch die die Eigenart der gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zu den verschiedenen Ländern besser gewahrt wird. Diese allein aber dürfen bei dem Abschluß von Handelsverträgen berücksichtigt werden; eine Verquickung mit

den politischen Beziehungen hat Bismarck stets abgelehnt. Dieses Moment nicht genügend berücksichtigt und Deutschland dadurch mehrmals in die berüchtigte „Zwangslage" versetzt zu haben, ist vielleicht einer der größten Fehler der Ära Caprivi.

Im Verhältnis zu Frankreich sind wir durch den Frankfurter Frieden an die Klausel des Meistbegünstigungsrechtes gebunden; mit dem für unseren gesamten Außenhandel so wichtigen England besteht, seitdem dieses 1897 seine Handelsverträge gekündigt hat, überhaupt kein Vertragsverhältnis; während des Handelsprovisoriums verfahren wir aber England gegenüber nach dem Meistbegünstigungsrecht.

Im Rahmen unseres Welthandels und unserer Weltwirtschaftspolitik gewinnt auch unsere Kolonialpolitik erst ihre richtige Bedeutung. Als Fürst Bismarck sich 1884 entschloß, große Gebiete in Afrika und der Südsee unter deutschen Schutz zu stellen, waren für ihn zwei Gesichtspunkte maßgebend: einmal dem Überschuß deutscher Volkskraft, der durch Auswanderung namentlich nach Nordamerika uns völlig verloren ging, die Möglichkeit zu geben, unter deutscher Flagge sich jenseits des Weltmeeres anzusiedeln. Sodann aber hoffte er, daß der Erwerb von Besitzungen in tropischen Gebieten uns zu einem Teile unabhängig machen könne von der Lieferung tropischer Produkte des Auslandes. Dieser letzte Gedanke ist vom Standpunkt der Weltwirtschaft natürlich der wichtigste. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß wir Anfang dieses Jahrhunderts nahezu für eine Milliarde Mark tropischer Rohstoffe und Genußmittel vom Auslande bezogen[1]), darunter für 400 Mill. M. Baumwolle, für 210 Mill. M. Kaffee, Kakao und Tee, für 122 Mill. M. Tabak, für über 100 Mill. M. Kautschuk, für 60 Mill. M. Palmkerne und Kopra, für 60 Mill. M. tropische Spinnstoffe (Jute, Hanf u. a.), für 20 Mill. M. Gewürze u. a. Es kommt nun aber nicht allein in Betracht, daß wir diese gewaltigen Summen dem Auslande jahraus, jahrein bezahlen, wir müssen auch damit rechnen, daß uns durch den Willen des Auslandes diese tropischen Bedürfnisse verteuert, ja, unter Umständen ihr Bezug abgeschnitten werden kann. So hat die brasilianische Regierung, um der drückenden Lage der Kaffeepflanzer aufzuhelfen, schon die Anfänge zu einer staatlichen Kaffeehandelspolitik gemacht, so entwickelt sich in den Vereinigten Staaten, be-

1) Diese statistischen Angaben und die weiteren Ausführungen nach Dehn, Von deutscher Welt- und Kolonialpolitik.

günstigt durch die Nähe der Produktion des Rohmaterials, eine lebhafte Baumwollindustrie, und die Möglichkeit erscheint durchaus nicht ausgeschlossen, daß Amerika eines Tages zum Schutze dieser Baumwollindustrie zu Ausfuhrverboten übergehen könnte. Schon jetzt aber sind unsere europäischen Fabrikanten machtlos gegenüber der Spekulation, dem Börsen- und Terminhandel, der zeitweise in den Vereinigten Staaten in üppigster Blüte stand; zahlte doch Deutschland in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts nach den Preisen, die die Neuyorker Haussespekulanten machten, 150 bis 200 Mill. M. jährlich mehr als früher für Rohbaumwolle. Von diesen Gesichtspunkten aus erscheint es allerdings als ein dringendes Bedürfnis, uns wenigstens insoweit von der Lieferung ausländischer Tropenerzeugnisse unabhängig zu machen, daß das Ausland uns weder die Preise vorschreiben noch unsere nationale Industrie lahmlegen kann; es ist dazu keineswegs nötig — so wünschenswert es natürlich wäre — den ganzen oder auch nur den größten Teil unseres Bedarfs aus unseren eigenen Kolonien zu beziehen, auf dem Weltmarkt spielen auch schon verhältnismäßig kleine Quantitäten nach dieser Richtung eine so bedeutende Rolle, daß der Ringbildung und den Auswüchsen der Spekulation dadurch ein Riegel vorgeschoben wird.

Unsere Kolonien erscheinen nun durchaus geeignet, bei rationeller Kultur einen nicht unerheblichen Teil unserer tropischen Bedürfnisse zu decken — die Savannen von Togo, die inneren Hochflächen von Kamerun, der nördliche Teil von Deutsch-Ostafrika eignen sich vortrefflich zum Anbau der Baumwolle; in Togo steigerte sich die Baumwollernte 1901—1906 von 25000 auf 430000 Pfund im Werte von 245 000 M., und zwar ist diese Togobaumwolle der nordamerikanischen an Güte überlegen. In Deutsch-Ostafrika begann der Baumwollbau 1902, und bereits 1906 konnten gegen 600000 Pfund ausgeführt werden. Von besonderer Bedeutung ist es ferner, daß in unseren tropischen Kolonien in Afrika wie in Neu-Guinea fast überall die Kautschuklianen vorkommen oder sich anbauen lassen; bei dem stets wachsenden Bedarf der deutschen elektrischen Fahrrad- und Automobilindustrie wäre es sehr wünschenswert, wenn wir das Material dazu in immer stärkerer Weise aus unseren Kolonien beziehen könnten; 1905 lieferten uns denn unsere Kolonien, in erster Linie Neu-Guinea, auch schon für 7,1 Mill. M. Kautschuk und Guttapercha. Für dasselbe Jahr betrug der Ausfuhrwert der anderen Produkte aus unseren gesamten Kolonien: Baumwolle 0,6 Mill. M.,

Hanf 1 Mill. M., Ölfrüchte 7,3 Mill. M., Kakao 1,3 Mill. M., Kaffee 0,4 Mill. M. Erwägen wir, wie jung die meisten dieser Anpflanzungen sind, so darf das bisher Erreichte uns zu den besten Hoffnungen für die Zukunft berechtigen. Für Wolleinfuhr könnte Deutsch-Südwestafrika vielleicht Bedeutung gewinnen.

Unser wachsender Anteil am Welthandel bedingt nun aber weiter auch eine stete zunehmende Bedeutung unserer Seeschiffahrt. Denn vier Fünftel des gesamten Welthandelsverkehrs vollzieht sich auf den Weltmeeren, und auch Deutschlands Außenhandel geht ganz überwiegend auf dem Seewege selbst mit den Ländern, mit denen wir große Landgrenzen gemeinsam haben, wie Rußland und Frankreich. Jedes Gut aber, das wir nicht auf eigenen Schiffen in das Ausland bringen oder aus dem Auslande holen, bedeutet einen Verlust am Nationalvermögen, wie umgekehrt jede Vermittelung fremden überseeischen Handelsverkehrs durch deutsche Schiffe unser Nationalvermögen kräftigt und vermehrt. Wir dürfen denn auch mit Stolz auf die Entwicklung unserer deutschen Seeschiffahrt blicken; sie gehört zu dem Bedeutsamsten, was an deutscher Tatkraft im 19. Jahrhundert geleistet ist.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die numerische Entwicklung unserer deutschen Kauffahrteiflotte.

1875 besaß Deutschland 4303 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 878 385 Netto Reg.-Tons und 299 Dampfer mit einem Raumgehalt von 189 998 Netto Reg.-Tons. 1890 2779 Segler mit 702 810 Netto Reg.-Tons. und 815 Dampfer mit 617 911 Netto Reg.-Tons. 1901 2270 Segler mit 525 140 Netto Reg.-Tons. und 1390 Dampfer mit 1 347 875 Netto Reg.-Tons. Während also die Zahl der Segelschiffe in ständiger Abnahme begriffen ist, hat sich unsere Dampferzahl in 16 Jahren mehr als versechsfacht, der Leistungsfähigkeit nach verachtfacht. Da man für die Leistungsfähigkeit ein Dampfschiff gleich drei Segelschiffen setzen kann, so bedeutet das also eine gewaltige Steigerung unserer deutschen Handelsflotte. Deutschland ist denn auch in diesem Zeitraum an die zweite Stelle der Welthandelsflotte gerückt, folgt allerdings immer noch in einem weiten Abstande hinter England, hat aber 1887 Frankreich überholt. Das heutige Verhältnis ist aus der folgenden Tabelle[1]) ersichtlich.

---

1) Nach E. v. Halle, Weltwirtschaft 1906, I, S. 214.

1. Oktober 1905.	Dampfer.		Segler.	
	Anzahl	Netto Reg.-T.	Anzahl	Netto Reg.-T.
England	6 079	9 273 649	6 589	1 912 360
Deutschland	1 273	1 884 884	955	492 411
Vereinigte Staaten	876	1 888 633	3 765	1 513 178
Frankreich	577	715 936	1 414	517 069
Norwegen	916	658 235	1 647	741 970

In besonders großartiger Weise haben sich in diesen Zeitraum unsere deutschen großen Schiffahrtsgesellschaften entwickelt, und es ist dabei eine erfreuliche Tatsache, daß ein immer steigender Anteil an der Vermehrung und Erneuerung der deutschen Flotte dem deutschen Schiffsbau zugefallen ist, der jetzt schon 7,7 % der gesamten Weltproduktion, von der allein 76 % auf Englands Schiffbau fallen, beträgt. Nicht nur allen Deutschen, sondern allen Schiffahrtsgesellschaften der Welt voran geht die Hamburg-Amerikalinie, die 1905 154 Schiffe mit einer Tonnage von 665 954 Netto Reg.-T. hatte, dann folgt der Norddeutsche Lloyd mit 176 Schiffen und einer Tonnage von 639 406 Netto Reg.-T., während die beiden größten englischen Gesellschaften British-India und Elder, Dempler & Co. mit 122 Schiffen und 426 008 Netto Reg.-T., 105 Schiffen und 301 630 Netto Reg.-T. erst in einem bedeutenden Abstande hinter ihnen kommen. Besonders aber ist Deutschland mit seinen gewaltigen Schnelldampfern den anderen Nationen an Größe und Schnelligkeit nicht unerheblich überlegen.[1]) Es spricht sich das übrigens auch darin aus, daß die Anzahl der von deutschen Schiffen auf einer der Hauptlinien, nach Neuyork beförderten Passagiere (1905) fast so viel betrug (317 843) als die der englischen (166 557) und amerikanischen (215 335) Linien zusammen.

Im Schiffsverkehr stehen naturgemäß die Nordseehäfen obenan; unsere deutsche Ostseeflotte hat sich überhaupt nur in geringem Maße vermehrt, der starke Rückgang der Seglerflotte fällt gerade hier besonders ins Gewicht, während für unsere Nordseeflotte, namentlich für den Frachtverkehr unsere gewaltigen Fünfmaster noch eine sehr bedeutende Rolle spielen. Von großer Bedeutung wurde es, daß unsere beiden größten Nordseehäfen Hamburg und Bremen sich in den achtziger Jahren nach langen, von Bismarck mit Energie betriebenen Verhandlungen zum Zollanschluß an das

1) Erst mit seinen letzten Bauten hat England einen kleinen Vorsprung gewonnen.

Zollgebiet des Deutschen Reiches entschlossen unter der Bedingung, daß ihnen ein Freihafengebiet bewilligt wurde, zu dessen Herstellung das Reich einen nicht unbeträchtlichen Zuschuß leistete; so vollzog am 16. Februar 1882 Hamburg den Zollanschluß, am 31. März 1885 folgte Bremen, und die weitere Handelsentwicklung dieser beiden Häfen hat bewiesen, daß dieser Anschluß durchaus auch in ihrem Interesse gewesen ist. Für den Umfang des Seeverkehrs in deutschen Häfen haben wir für das Jahr 1901 folgende Angaben:

Es verkehrten insgesamt in deutschen Häfen 179 129 Schiffe mit 38,3 Mill. Netto Reg.-T., während 1875 nur 87 558 Schiffe mit 12,7 Mill. Netto Reg.-T. zu verzeichnen waren, was also in dieser Zeit eine Steigerung der Schiffszahl um 104 %, der Tragfähigkeit um 201 % ausmacht.

Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich und der deutschen Nordseehäfen unter sich wird ganz überwiegend von deutschen Schiffen geleistet, nur 8,5 % der Schiffe dort, 11,7 % der Schiffe hier fahren unter fremder Flagge. Wesentlich anders stellt sich natürlich das Verhältnis des Verkehrs der deutschen Häfen mit dem Auslande. Hier macht sich besonders der Rückgang der deutschen Ostseeflotte bemerkbar, denn 66,7 % der Schiffe, die den Verkehr der Ostseehäfen mit dem Auslande vermittelten, fahren unter ausländischer Flagge.

Bei den Nordseehäfen ist dagegen ein erfreuliches Aufsteigen des Prozentsatzes deutscher Schiffe zu verzeichnen. Noch 1895 überwog auch hier die fremde Flagge, 1901 dagegen fuhren 61 % der Schiffe unter deutscher Flagge, deren Leistungsfähigkeit 54,7 % des gesamten Schiffsverkehrs ausmachten.

Den Schiffsverkehr unserer größten Häfen (1901) mag die folgende Tabelle veranschaulichen:

	Zahl der Schiffe überhaupt.		Dampfer.	
	Zahl	Netto Reg.-T.	Zahl	Netto Reg.-T.
Hamburg	11 292	8 253 022	8 043	7 416 239
Bremerhaven . .	1 574	1 481 020	914	1 367 702
Stettin	4 609	1 522 847	3 153	1 432 557
Bremen	2 154	919 074	1 167	710 814
Neufahrwasser (Danzig)	1 662	641 200	1 341	583 819

Um eine Vorstellung von der Gesamtleistung der deutschen Handelsflotte zu erhalten, mag angeführt werden, daß 1901 von deutschen

Schiffen 100 333 Reisen mit 58,8 Mill. Reg.-T. ausgeführt wurden. Unsere deutschen Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien unterhalten heute mit allen wichtigen Plätzen des Weltverkehrs regelmäßige Verbindungen und übernehmen auch zum Teil den Verkehr fremder Häfen unter einander.

An dem Welthandelstransport ist Deutschland heute schon mit mehr als 10 % beteiligt und kommt auch hier unmittelbar, allerdings auch wieder in weitem Abstande, hinter England, das allein noch heute zwei Drittel des gesamten Seehandelsfrachtverkehrs leitet. Unser Anteil am Welttransport deckt sich also ungefähr mit dem am Welthandel (13 %). Schließlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß das Deutsche Reich zum Schutze seiner Küsten, zum Schutze seines Welthandels und seiner Kolonien, zum Schutze endlich des im Auslande tätigen deutschen Kapitals sich auch eine mächtige Waffe in seiner Kriegsmarine geschaffen hat und unter der Initiative Kaiser Wilhelms II. an dem weiteren Ausbau rüstig schafft, denn noch ist durch unsere Flotte dieser Schutz nur unzulänglich gewährleistet.

Kehren wir zum Schluß von den Weiten des Weltmeeres noch einmal zurück zu der heimischen Erde Deutschlands, um einen Blick auf den Inlandsmarkt und die ihm zu Gebote stehenden Verkehrsmittel zu werfen. Denn so notwendig wir eines ausgedehnten und wachsenden Exportes bedürfen, um unsere Arbeitskräfte zu beschäftigen und für die notwendige Einfuhr ein genügendes Gegengewicht zu haben, so darf doch nicht übersehen werden, daß wir den größten Teil unserer gesamten Eigenproduktion auch selbst verbrauchen. Eine Produktionsstatistik des Jahres 1897[1]) ergab für die zehn wichtigsten deutschen Industrien einen Gesamtproduktionswert von 8681 Mill. M. für das Jahr, hiervon wurde exportiert für 1952 Mill. M., der Rest, also für 6729 Mill. M. im Inlande verbraucht, d. h. mehr als zwei Drittel der gesamten Produktion dieser zehn Zweige, zu denen die Textil-, Eisen-, Chemische, Glas- und Lederindustrie gehörten. Nehmen wir hinzu, daß außerdem fast die gesamte landwirtschaftliche Produktion im Inlande verzehrt wird, so können wir ermessen, welch gewaltige Bedeutung der einheimische Markt im Gesamthandel unseres Volkes einnimmt, und daß es von der größten Wichtigkeit ist, seinen Umfang durch die steigende Kauf-

1) Nach A. Dix, Deutschland auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs. S. 187.

kraft unseres Volkes zu erhöhen und durch die Verkehrsmittel den Umsatz zu erleichtern. Unserem binnenländischen Handelsverkehr dienen in erster Linie unsere Eisenbahnen. Deutschland hat an der Entwicklung des Welteisenbahnnetzes lebhaften und bedeutenden Anteil genommen, wie die folgende Tabelle der Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes zeigt. Danach hatte das deutsche Eisenbahnnetz eine Länge in Kilometern:

1840	1860	1870	1880	1890	1901
469	11 088	18 450	33 411	42 869	51 850

1904[1]) betrug das gesamte Eisenbahnnetz der Welt 859 355 km, davon kamen auf Europa 300 429 km, so daß Deutschland etwa mit 7 % am Eisenbahnnetz der gesamten Erde, mit über 20 % an dem Europas beteiligt ist. Für 1. April 1905 ist die Gesamtlänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen auf 54 164 km berechnet. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1904 1468,30 Mill. M. Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer, die Einheit wonach man die Güterbewegung schätzt, betrug 38,78 Milliarden, so daß auf jeden Kilometer Betriebslänge 726 220 Tonnenkilometer kamen.

Durch die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes haben sich nun auch bedeutsame Mittelpunkte des Handelsverkehrs bilden können. In erster Linie ist diese Entwicklung Berlin zugute gekommen, weil es durch seine Lage geeignet war, die Vermittelung zwischen zwei bedeutsamen Städtekränzen zu übernehmen. Am Rande des deutschen Mittelgebirges zieht sich ein Kranz deutscher Industriestädte hin vom oberschlesischen Industriebezirk über Breslau—Dresden—Leipzig—Vogtland—Halle—Magdeburg—Braunschweig—Hannover zum großen rheinischen Industriebezirk. Ihm entspricht an den deutschen Küsten ein Kranz deutscher Hafenplätze von Memel—Königsberg—Danzig—Stettin—Stralsund—Lübeck—Kiel—Hamburg—Bremen bis zu Emden am Dollart.

Berlin nun liegt auf dem Schnittpunkte verschiedener Verbindungslinien dieser beiden Städtekränze, die für unseren Handel so große Bedeutung haben. Es sei nur erinnert an die Linien Breslau—Hamburg, Dresden—Leipzig—Stettin, Köln—Hannover—Danzig—Königsberg, die sämtlich über Berlin führen. Andere wichtige Schnitt- und Ausstrahlungspunkte unseres Eisenbahnnetzes sind Hannover und Magdeburg in Norddeutschland, Halle und Leipzig in Mitteldeutschland, Frankfurt, Nürnberg, Regensburg, München in Süd-

1) Nach Halle, Weltwirtschaft 1906, I, S. 201 f.

deutschland. Wenn wir nun aber auch ein Eisenbahnnetz haben, das die Länge des Äquators um 14 000 km übertrifft, so gibt es für die Weiterentwicklung noch genügend Raum. Namentlich genügt das Eisenbahnnetz des Ostens durchaus noch nicht den Ansprüchen des Handelsverkehrs, es macht sich das im Nordosten namentlich für den Absatz landwirtschaftlicher Produkte empfindlich geltend; gab es doch Ende des 19. Jahrhunderts in Masuren und Hinterpommern noch Orte, die über 30 km von jeder Eisenbahnverbindung entfernt waren.

Über Gebühr ist lange Zeit die Entwicklung unseres Binnenschiffahrtsnetzes vernachlässigt; man war zunächst der Überzeugung, daß es nach der Entwicklung der Eisenbahnen keine Bedeutung mehr habe. Indessen ist man von diesem Glauben längst abgekommen; die Binnenschiffahrt vermag mit so wesentlich billigeren Frachtsätzen zu arbeiten, daß namentlich der Transport der Massengüter ganz erheblich durch die Schiffahrt verbilligt wird. Kostet doch bei einem der großen Rheinschleppkähne eine Tonne Laderaum, berechnet auf die Herstellungskosten des Kahnes, etwa 45—48 M., bei einem Güterwagen dagegen etwa 240 M. Dazu kommt dann noch, daß die Kosten der Fortbewegung ganz erheblich geringer bei der Beförderung zu Wasser sind. Von diesem Gesichtspunkte aus beginnt dann auch in den achtziger Jahren eine lebhafte Bewegung für den Bau neuer künstlicher Wasserstraßen, hinsichtlich deren namentlich der Westen stark hinter dem Osten zurückstand. Außer dem Nord-Ostseekanal, der ja wesentlich militärischen und Seehandelszwecken dient, wurde namentlich der Kanal Dortmund—Emshäfen gebaut, andere wie der große Mittellandkanal, der in seiner endgültigen Ausführung Rhein mit Elbe verbinden soll, ferner der Großschiffahrtsweg — d. h. ein Kanal, der für die tiefergehenden Flußlastschiffe befahrbar ist — Berlin—Stettin wurden geplant. Ende 1905 besaß das Deutsche Reich 15281 km fahrbare Wasserstraßen, darunter 8970 km natürliche, 6311 künstliche[1]), von denen 8494 km Schiffe bis zu 400 Tonnen Ladefähigkeit befördern könnten. Während unsere deutschen Wasserstraßen 1875 2,9 Milliarden Tonnenkilometer leisteten, ist diese Leistung 1900 auf 11,5 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen, beträgt also etwa ein Drittel der Leistung der Eisenbahnen im Güterverkehr. Nicht

---

1) Dazu gehört auch die künstliche Vertiefung und Schiffbarmachung natürlicher Wasserstraßen.

unwesentlich waren unsere Binnenwasserstraßen auch an dem Verkehr mit unseren Seehäfen beteiligt, so z. B. für das Jahr 1895 an der Seeein- und ausfuhr von Danzig mit 50,3 bez. 34,3 %, bei Hamburg mit 66,7 bez. 40,5 %.

Es stellt sich übrigens, wenn man die Ein- und Ausfuhrziffern auf unseren Wasserstraßen mit dem Auslandsverkehr der Eisenbahnen vergleicht, die interessante Tatsache heraus, daß gerade die Einfuhr sich in erheblichem Maße der Binnenwasserstraßen zu bedienen scheint.

Gern möchten wir die Schleier lüften können, die uns die Zukunft unseres deutschen Handels verhüllen. Verkehrt wäre es ja entschieden, im Rückblick auf den großen Aufschwung unseres Handels und unserer Industrie die Weiterentwicklung nur in rosigem Lichte zu sehen. Gewaltiger und rücksichtsloser ist inzwischen der Konkurrenzkampf der Nationen geworden, die schutzzöllnerischen Gedanken finden immer mehr Verbreitung, der Imperialismus in England sucht das ganze englische Kolonialreich zu einer Zollgemeinschaft zu einigen; ähnliche Ideen finden wir in Amerika von einem panamerikanischem Zollbunde sich verbreiten. In Ostasien sucht das kräftig aufstrebende Volk der Japaner allmählich auch den Handel mehr und mehr in seine Hand zu bringen. So ist die Gefahr nicht ausgeschlossen, daß uns neue Absatzgebiete sich nicht mehr in dem Maße eröffnen, alte sich uns verschließen. Julius Wolf in seiner Schrift über das Deutsche Reich und den Weltmarkt hat namentlich auf die uns von den Vereinigten Staaten drohende Gefahr hingewiesen. „Ich halte dafür", sagt er (S. 33), „daß sich Nordamerika nicht nur den europäischen Importen allmählich immer mehr verschließen, sondern gleichzeitig auf dritten Märkten den europäischen Industrien ein gefährlicher Nebenbuhler werden wird." Aber trotzdem wollen wir uns keinem schwarzseherischen Pessimismus hingeben. Wir müssen hoffen, daß eine umsichtige deutsche Handelspolitik, ein kräftiger Schutz unserer Handelsinteressen durch unsere Wehrmacht, die gedeihliche Weiterentwicklung unserer Kolonien, vor allem aber Tüchtigkeit und Solidität unserer heimischen Produktion, weiter Blick und Wagemut unseres deutschen Kaufmanns, endlich das weitere Wachsen unserer deutschen Volkskraft uns auch fernerhin den Anteil am Handel erhalten werden, dessen wir im Interesse des Volkswohlstandes und der Kapitalkraft des Deutschen Reiches bedürfen.

Druck von B. G. Teubner in Dresden.

Aus Natur und Geisteswelt

Sammlung wissenschaftlich=gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens

Geheftet 1 Mark.	in Bändchen von 120–180 Seiten. Jedes Bändchen ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich.	Gebunden Mk. 1.25.

Verzeichnis nach Stichworten.

Aberglaube s. Heilwissenschaft.

Abstammungslehre. Abstammungslehre und Darwinismus. Von Professor Dr. R. Hesse. 2. Auflage. Mit 37 Figuren im Text. (Nr. 39.)
Die Darstellung der großen Errungenschaft der biologischen Forschung des vorigen Jahrhunderts, der Abstammungslehre, erörtert die zwei Fragen: „Was nötigt uns zur Annahme der Abstammungslehre?" und — die viel schwierigere — „wie geschah die Umwandlung der Tier- und Pflanzenarten, welche die Abstammungslehre fordert?" oder: „wie wird die Abstammung erklärt?"

Algebra s. Arithmetik.

Alkoholismus. Der Alkoholismus, seine Wirkungen und seine Bekämpfung. Herausgegeben vom Zentralverband zur Bekämpfung des Alkoholismus. 3 Bändchen. (Nr. 103. 104. 145.)
Die drei Bändchen sind ein kleines wissenschaftliches Kompendium der Alkoholfrage, verfaßt von den besten Kennern der mit ihr zusammenhängenden sozial-hygienischen und sozialethischen Probleme. Sie enthalten eine Fülle von Material in übersichtlicher und schöner Darstellung und sind unentbehrlich für alle, denen die Bekämpfung des Alkoholismus als eine der wichtigsten und bedeutungsvollsten Aufgaben ernster sittlicher und sozialer Kulturarbeit am Herzen liegt.
Band I. Der Alkohol und das Kind. Von Prof. Dr. Wilhelm Weygandt. Die Aufgaben der Schule im Kampf gegen den Alkoholismus. Von Prof. Martin Hartmann. Der Alkoholismus und der Arbeiterstand. Von Dr. Georg Keferstein. Alkoholismus und Armenpflege. Von Stadtrat Emil Münsterberg.
Band II. Einleitung. Von Prof. Dr. Max Rubner. Alkoholismus und Nervosität. Von Professor Dr. Max Lähr. Alkohol und Geisteskrankheiten. Von Dr. Otto Juliusburger. Alkoholismus und Prostitution. Von Dr. O. Rosenthal. Alkohol und Verkehrswesen. Von Eisenbahndirektor de Terra.
Band III. Alkohol und Seelenleben. Von Prof. Dr. Aschaffenburg. Alkohol und Strafgesetz. Von Oberarzt Dr. Juliusburger. Einrichtungen im Kampf gegen den Alkohol. Von Dr. med. Laquer. Wirkungen des Alkohols auf die inneren Organe. Von Dr. med. Liebe. Alkohol als Nahrungsmittel. Von Dr. med. et phil. R. O. Neumann. Älteste deutsche Mäßigkeitsbewegung. Von Pastor Dr. Stubbe.

Ameisen. Die Ameisen. Von Dr. Friedrich Knauer. Mit 61 Figuren. (Nr. 94.)
Faßt die Ergebnisse der so interessanten Forschungen über das Tun und Treiben einheimischer und exotischer Ameisen, über die Vielgestaltigkeit der Formen im Ameisenstaate, über die Bautätigkeit, Brutpflege und die ganze Ökonomie der Ameisen, über ihr Zusammenleben mit anderen Tieren und mit Pflanzen, über die Sinnestätigkeit der Ameisen und über andere interessante Details aus dem Ameisenleben zusammen.

Amerika. Aus dem amerikanischen Wirtschaftsleben. Von Professor J. Laurence Laughlin. Mit 9 graphischen Darstellungen. (Nr. 127.)
Ein Amerikaner behandelt für deutsche Leser die Fragen, die augenblicklich im Vordergrunde des öffentlichen Lebens in Amerika stehen, den Wettbewerb zwischen den Vereinigten Staaten und Europa — Schutzzoll und Reziprozität in den Vereinigten Staaten — Die Arbeiterfrage in den Vereinigten Staaten — Die amerikanische Trustfrage — Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten — Die Bankfrage in den Vereinigten Staaten — Die herrschenden volkswirtschaftlichen Ideen in den Vereinigten Staaten.

Amerika. Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. E. Daenell. (Nr. 147.)

Gibt in großen Zügen eine übersichtliche Darstellung der geschichtlichen, kulturgeschichtlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Vereinigten Staaten von den ersten Kolonisationsversuchen bis zur jüngsten Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der verschiedenen politischen, ethnographischen, sozialen und wirtschaftlichen Probleme, die zur Zeit die Amerikaner besonders bewegen.

——— s. a. Technische Hochschulen, Schulwesen.

Anatomie. Die Anatomie des Menschen. Von Prof. Dr. K. v. Bardeleben. In 4 Bänden. (Nr. 201. 202. 203. 204.)

I. Teil: Allgemeine Anatomie und Entwicklungsgeschichte. Mit 69 Abbild. im Text. (Nr. 201.)

II. Teil: Skelett, Gelenke, Mechanik. Mit zahlreichen Abbildungen. (Nr. 202.)

In einer Reihe von (4) Bänden wird die menschliche Anatomie in knappem, für gebildete Laien leicht verständlichem Texte dargestellt, wobei eine große Anzahl sorgfältig ausgewählter Abbildungen die Anschaulichkeit erhöht. Der erste, die „allgemeine Anatomie" behandelnde Band enthält u. a. einiges aus der Geschichte der Anatomie, von Homer bis zur Neuzeit, ferner die Zellen- und Gewebelehre, die Entwicklungsgeschichte, sowie Formen, Maß und Gewicht des Körpers. Im zweiten Band werden dann Skelett, Knochen und die Gelenke nebst einer Mechanik der letzteren, im dritten die bewegenden Organe des Körpers, die Muskeln, das Herz und die Gefäße, im vierten endlich wird die Eingeweidelehre, namentlich der Darmtraktus, sowie die Harn- und Geschlechtsorgane zur Darstellung gebracht.

——— s. a. Heilwissenschaft; Mensch.

Anthropologie s. Mensch.

Arbeiterschutz. Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung. Von weil. Professor Dr. O. v. Zwiedineck-Südenhorst. (Nr. 78.)

Das Buch bietet eine gedrängte Darstellung des gemeiniglich unter dem Titel „Arbeiterfrage" behandelten Stoffes; insbesondere treten die Fragen der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und der ökonomischen Begrenzung der einzelnen Schutzmaßnahmen und Versicherungseinrichtungen in den Vordergrund.

——— s. a. Versicherung.

Arithmetik und Algebra zum Selbstunterricht. Von Professor Dr. P. Crantz. I. Teil: Die Rechnungsarten. Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten. Gleichungen zweiten Grades. Mit 9 Figuren im Text. (Nr. 120.)

Will in leicht faßlicher und für das Selbststudium geeigneter Darstellung über die Anfangsgründe der Arithmetik und Algebra unterrichten und behandelt die sieben Rechnungsarten, die Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten und die Gleichungen zweiten Grades mit einer Unbekannten, wobei schließlich auch die Logarithmen ausführlich behandelt werden.

——— s. a. Mathematische Spiele.

Ästhetik s. Lebensanschauungen.

Astronomie. Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit. Von Professor Dr. S. Oppenheim. Mit 24 Abbildungen im Text. (Nr. 110.)

Schildert den Kampf der beiden hauptsächlichsten „Weltbilder", des die Erde und des die Sonne als Mittelpunkt betrachtenden, der einen bedeutungsvollen Abschnitt in der Kulturgeschichte der Menschheit bildet, wie er schon im Altertum bei den Griechen entstanden ist, anderthalb Jahrtausende später zu Beginn der Neuzeit durch Kopernikus von neuem aufgenommen wurde und da erst mit einem Siege des heliozentrischen Systems schloß.

——— s. a. Kalender; Mond; Weltall.

Atome s. Moleküle.

Auge. Das Auge des Menschen und seine Gesundheitspflege. Von Privatdozent Dr. med. Georg Abelsdorff. Mit 15 Abb. im Text. (Nr. 149.)
Schildert die Anatomie des menschlichen Auges sowie die Leistungen des Gesichtssinnes, besonders soweit sie außer dem medizinischen ein allgemein wissenschaftliches oder ästhetisches Interesse beanspruchen können, und behandelt die Gesundheitspflege (Hygiene) des Auges, besonders Schädigungen, Erkrankungen und Verletzungen des Auges, Kurzsichtigkeit und erhebliche Augenkrankheiten, sowie die künstliche Beleuchtung.

Automobil. Das Automobil. Eine Einführung in Bau und Betrieb des modernen Kraftwagens. Von Ing. Karl Blau. Mit 83 Abb. (Nr. 166.)
Gibt in gedrängter Darstellung und leichtfaßlicher Form einen anschaulichen Überblick über das Gesamtgebiet des modernen Automobilismus, so daß sich auch der Nichttechniker mit den Grundprinzipien rasch vertraut machen kann, und behandelt das Benzinautomobil, das Elektromobil und das Dampfautomobil nach ihren Kraftquellen und sonstigen technischen Einrichtungen, wie Zündung, Kühlung, Bremsen, Stundung, Bereifung usw.

Baukunst. Deutsche Baukunst im Mittelalter. Von Prof. Dr. A. Matthaei. 2. Auflage. Mit Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln. (Nr. 8.)
Der Verfasser will mit der Darstellung der Entwicklung der deutschen Baukunst des Mittelalters zugleich über das Wesen der Baukunst als Kunst aufklären, indem er zeigt, wie sich im Verlauf der Entwicklung die Raumvorstellung klärt und vertieft, wie das technische Können wächst und die praktischen Aufgaben sich erweitern, wie die romanische Kunst geschaffen und zur Gotik weiter entwickelt wird.

——— s. a. Städtebilder.

Beethoven s. Musik.

Befruchtungsvorgang. Der Befruchtungsvorgang, sein Wesen und seine Bedeutung. Von Dr. Ernst Teichmann. Mit 7 Abbildungen im Text und 4 Doppeltafeln. (Nr. 70.)
Will die Ergebnisse der modernen Forschung, die sich mit dem Befruchtungsproblem befaßt, darstellen. Ei und Samen, ihre Genese, ihre Reifung und ihre Vereinigung werden behandelt und im Chromatin die materielle Grundlage der Vererbung nachgewiesen, während die Bedeutung des Befruchtungsvorganges in einer Mischung der Qualität von zwei Individuen zu sehen ist.

——— s. a. Leben.

Beleuchtungsarten. Die Beleuchtungsarten der Gegenwart. Von Dr. phil. Wilhelm Brüsch. Mit 155 Abbildungen im Text. (Nr. 108.)
Gibt einen Überblick über ein gewaltiges Arbeitsfeld deutscher Technik und Wissenschaft, indem die technischen und wissenschaftlichen Bedingungen für die Herstellung einer wirtschaftlichen Lichtquelle und die Methoden für die Beurteilung ihres wirklichen Wertes für den Verbraucher, die einzelnen Beleuchtungsarten sowohl hinsichtlich ihrer physikalischen und chemischen Grundlagen als auch ihrer Technik und Herstellung behandelt werden.

Bevölkerungslehre. Von Professor Dr. M. Haushofer. (Nr. 50.)
Will in gedrängter Form das Wesentliche der Bevölkerungslehre geben über Ermittlung der Volkszahl, über Gliederung und Bewegung der Bevölkerung, Verhältnis der Bevölkerung zum bewohnten Boden und die Ziele der Bevölkerungspolitik.

Bibel. Der Text des Neuen Testaments nach seiner geschichtlichen Entwicklung. Von Div.-Pfarrer A. Pott. Mit 8 Tafeln. (Nr. 134.)
Will in die das allgemeine Interesse an der Textkritik bekundende Frage: „Ist der ursprüngliche Text des Neuen Testamentes überhaupt noch herzustellen?" durch die Erörterung der Verschiedenheiten des Luthertextes (des früheren, revidierten und durchgesehenen) und seines Verhältnisses zum heutigen (deutschen) „berichtigten" Text, einführen, den „ältesten Spuren des Textes" nachgehen, eine „Einführung in die Handschriften" wie die „ältesten Übersetzungen" geben und in „Theorie und Praxis" zeigen, wie der Text berichtigt und rekonstruiert wird.

——— s. a. Jesus; Religion.

Bildungswesen. Das deutsche Bildungswesen in seiner geschichtlichen Entwickelung. Von Professor Dr. Friedrich Paulsen. (Nr. 100.)
Auf beschränktem Raum löst der Verfasser die schwierige Aufgabe, indem er das Bildungswesen stets im Rahmen der allgemeinen Kulturbewegung darstellt, so daß die gesamte Kultur-

entwicklung unseres Volkes in der Darstellung seines Bildungswesens wie in einem verkleinerten Spiegelbild zur Erscheinung kommt. So wird aus dem Büchlein nicht nur für die Erkenntnis der Vergangenheit, sondern auch für die Forderungen der Zukunft reiche Frucht erwachsen.

Bildungswesen s. a. Hochschulen; Schulwesen.

Biologie s. Abstammungslehre; Ameisen; Befruchtungsvorgang; Leben; Meeresforschung; Pflanzen; Plankton; Tierleben.

Björnson s. Ibsen.

Botanik. Kolonialbotanik. Von Privatdozent Dr. Friedrich Tobler. Mit 21 Abbildungen im Text. (Nr. 184.)
Schildert zunächst die allgemeinen wirtschaftlichen Grundlagen tropischer Landwirtschaft, ihre Einrichtungen und Methoden, um dann die bekanntesten Objekte der Kolonialbotanik, wie Kaffee, Kakao, Tee, Zuckerrohr, Reis, Kautschuk, Guttapercha, Baumwolle, Öl- und Kokospalme einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen.

——— s. a. Obstbau; Pflanzen; Wald.

Buchgewerbe. Das Buchgewerbe und die Kultur. Sechs Vorträge gehalten im Auftrage des Deutschen Buchgewerbevereins. (Nr. 182.)
Inhalt: Buchgewerbe und Wissenschaft: Prof. Dr. R. Focke. — Buchgewerbe und Literatur: Prof. Dr. G. Witkowski. — Buchgewerbe und Kunst: Prof. Dr. R. Kautzsch. — Buchgewerbe und Religion: Privatdozent lic. Dr. H. Hermelink. — Buchgewerbe und Staat: Prof. Dr. R. Wuttke. — Buchgewerbe und Volkswirtschaft: Prof. Dr. H. Waentig.
Die Vorträge sollen zeigen, wie das Buchgewerbe nach allen Seiten mit sämtlichen Gebieten deutscher Kultur durch tausend Fäden verknüpft ist, wie in ihm sich besonders eng die ideellen und materiellen Bestrebungen und Grundlagen unseres nationalen Lebens miteinander verbinden. Sie wollen nicht nur bei den Angehörigen dieses seit alters her bevorzugten und geistig hochstehenden Gewerbes neue Freude am Beruf erwecken und erhalten, sondern vor allem auch unter den mit ihm in Berührung kommenden Vertretern gelehrter und anderer Berufe verständnisvolle Freunde für seine Eigenart erwerben helfen. In diesem Sinne werden die wichtigsten großen Kulturgebiete behandelt. Der erste Vortrag, über das Buchgewerbe und die Wissenschaft von Prof. Dr. R. Focke dient zugleich als Einleitung in Geist und Absicht der ganzen Reihe, und daran schließen sich dann in naturgemäßer Folge die Beziehungen zur Literatur von Prof. Dr. G. Witkowski, zur Kunst von Prof. Dr. R. Kautzsch, zur Religion von Privatdozent Dr. H. Hermelink, zum Staat von Prof. Dr. R. Wuttke und zur Volkswirtschaft von Prof. Dr. H. Waentig.

——— Wie ein Buch entsteht. Von Prof. A. W. Unger. Mit 7 Tafeln und 26 Abbildungen im Text. (Nr. 175.)
Eine zusammenhängende für weitere Kreise berechnete Darstellung über Geschichte, Herstellung und Vertrieb des Buches mit eingehender Behandlung sämtlicher buchgewerblicher Techniken. Damit will das Buch namentlich auch denen, die als „Autoren" oder in irgend einer anderen näheren Beziehung zur Herstellung des Buches stehen, Anleitung und Belehrung über das umfassende so außerordentlich interessante Gebiet der graphischen Künste, über Ausstattung, Papier, Satz, Illustration, Druck und Einband des Buches geben. Der praktische Wert dieses Bändchens wird erhöht durch zahlreiche Beigaben von Papier-, Schrift- und Illustrationsproben.

——— s. a. Illustrationskunst; Schriftwesen.

Buddha. Leben und Lehre des Buddha. Von Professor Dr. Richard Pischel. Mit 1 Tafel. (Nr. 109.)
Gibt eine wissenschaftlich begründete durchaus objektive Darstellung des Buddhismus, dieser so oft mit dem Christentum verglichenen Lehre, die von den einen auf Kosten des Christentums verherrlicht wird, während die anderen die Lehre Buddhas weit tiefer als dieses stellen. Einer Übersicht über die Zustände Indiens zur Zeit des Buddha folgt eine Darstellung des Lebens des Buddha, wobei besonders die Ähnlichkeiten mit den Evangelien und die Frage der Möglichkeit der Übertragung buddhistischer Erzählungen auf Jesus erörtert werden, seiner Stellung zu Staat und Kirche, seiner Lehrweise, sowie seiner Lehre, wobei die „vier edlen Wahrheiten", die „Formel vom Kausalnexus" und der populärste Begriff des „Nirvana" erörtert werden, seiner Ethik und der weiteren Entwicklung des Buddhismus.

Chemie. Luft, Wasser, Licht und Wärme. Neun Vorträge aus dem Gebiete der Experimental-Chemie. Von Professor Dr. R. Blochmann. 3. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen. (Nr. 5.)
Führt unter besonderer Berücksichtigung der alltäglichen Erscheinungen des praktischen Lebens in das Verständnis der chemischen Erscheinungen ein und zeigt die außerordentliche Bedeutung desselben für unser Wohlergehen.

——— Bilder aus der chemischen Technik. Von Dr. Artur Müller. Mit 24 Abbildungen im Text. (Nr. 191.)
Sucht unter Benutzung lehrreicher Abbildungen die Ziele und Hilfsmittel der chemischen Technik darzulegen, zu zeigen, was dieses Arbeitsgebiet zu leisten vermag und in welcher Weise chemische Prozesse technisch durchgeführt werden, wobei zunächst die allgemein verwendeten Apparate und Vorgänge der chemischen Technik beschrieben, dann praktische Beispiele für deren Verwendung dargestellt und ausgewählte Sonderzweige des gewaltigen Gebietes geschildert werden. Insbesondere werden so die anorganisch-chemische Großindustrie (Schwefelsäure, Soda, Chlor, Salpetersäure usw.), ferner die Industrien, die mit der Destillation organischer Stoffe zusammenhängen (Leuchtgaserzeugung, Teerdestillation, künstliche Farbstoffe usw.) behandelt.

——— Natürliche und künstliche Pflanzen- und Tierstoffe. Ein Überblick über die Fortschritte der neueren organischen Chemie. Von Dr. B. Bavinck. Mit 7 Figuren im Text. (Nr. 187.)
Gibt, ausgehend von einer kurzen Einführung in die Grundlagen der Chemie, einen Einblick in die wichtigsten theoretischen Kenntnisse der organischen Chemie, auf deren Leistungen nächst der Einführung von Dampf und Elektrizität die große Veränderung unserer ganzen Lebenshaltung beruht, und sucht das Verständnis ihrer darauf begründeten praktischen Erfolge zu vermitteln, wobei besonderes Gewicht auf die für die Industrie, Heilkunde und das tägliche Leben wertvollsten Entdeckungen und Erfindungen gelegt wird, andererseits auf die Forschungsergebnisse, welche eine künftige Lösung des Stoffwechselproblems voraussehen lassen, wobei zugleich eine Einsicht in die angehende Kompliziertheit der chemischen Vorzüge im lebenden Organismus eröffnet wird.

——— s. a. Haushalt; Metalle; Pflanzen; Technik.

Christentum. Aus der Werdezeit des Christentums. Studien und Charakteristiken. Von Professor Dr. J. Geffcken. (Nr. 54.)
Gibt durch eine Reihe von Bildern eine Vorstellung von der Stimmung im alten Christentum und von seiner inneren Kraft und verschafft so ein Verständnis für die ungeheure und vielseitige welthistorische kultur- und religionsgeschichtliche Bewegung.

——— s. a. Bibel; Jesus; Religion.

Dampf und Dampfmaschine. Von Prof. R. Vater. Mit 44 Abb. (Nr. 63.)
Schildert die inneren Vorgänge im Dampfkessel und namentlich im Zylinder der Dampfmaschine, um so ein richtiges Verständnis des Wesens der Dampfmaschine und der in der Dampfmaschine sich abspielenden Vorgänge zu ermöglichen.

Darwinismus s. Abstammungslehre.

Deutschland s. a. Dorf; Fürstentum; Geschichte; Kolonien; Volksstämme; Weltwirtschaft; Wirtschaftsgeschichte.

Dorf, das deutsche. Von Robert Mielke. Mit 51 Abb. im Text. (Nr. 192.)
Schildert, von den Anfängen der Siedelungen in Deutschland ausgehend, wie sich mit dem Wechsel der Wohnsitze die Gestaltung des Dorfes änderte, wie mit neuen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Verhältnissen das Bild immer reicher wurde, bis sie im Anfange des 19. Jahrhunderts ein fast wunderbares Mosaik ländlicher Siedelungstypen darstellte, und bringt so, von der geographischen Grundlage als wichtigern Faktor in der Entwicklung des Dorfes, seiner Häuser, Gärten und Straßen ausgehend, politische, wirtschaftliche und künstlerische Gesichtspunkte gleichmäßig zur Geltung, durch ein Kapitel über die Kultur des Dorfes die durch zahlreiche Abbildungen belebte Schilderung ergänzend.

Drama. Das deutsche Drama des neunzehnten Jahrhunderts. In seiner Entwicklung dargestellt von Professor Dr. G. Witkowski. 2. Auflage. Mit einem Bildnis Hebbels. (Nr. 51.)

Sucht in erster Linie auf historischem Wege das Verständnis des Dramas der Gegenwart anzubahnen und berücksichtigt die drei Faktoren, deren jeweilige Beschaffenheit die Gestaltung des Dramas bedingt: Kunstanschauung, Schauspielkunst und Publikum.

Drama s. a. Ibsen; Schiller; Shakespeare.

Dürer. Albrecht Dürer. Von Dr. Rudolf Wustmann. Mit 33 Abbildungen im Text. (Nr. 97.)
Eine schlichte und knappe Erzählung des gewaltigen menschlichen und künstlerischen Entwicklungsganges Albrecht Dürers und eine Darstellung seiner Kunst, in der nacheinander seine Selbst- und Angehörigenbildnisse, die Zeichnungen zur Apokalypse, die Darstellungen von Mann und Weib, das Marienleben, die Stiftungsgemälde, die Radierungen von Rittertum, Trauer und Heiligkeit sowie die wichtigsten Werke aus der Zeit der Reife behandelt werden.

Ehe und Eherecht. Von Professor Dr. Ludwig Wahrmund. (Nr. 115.)
Schildert in gedrängter Fassung die historische Entwicklung des Ehebegriffes von den orientalischen und klassischen Völkern an nach seiner natürlichen, sittlichen und rechtlichen Seite und untersucht das Verhältnis von Staat und Kirche auf dem Gebiete des Eherechtes, behandelt darüber hinaus aber auch alle jene Fragen über die rechtliche Stellung der Frau und besonders der Mutter, die immer lebhafter die öffentliche Meinung beschäftigen.

Eisenbahnen. Die Eisenbahnen, ihre Entstehung und gegenwärtige Verbreitung. Von Professor Dr. F. Hahn. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und einer Doppeltafel. (Nr. 71.)
Nach einem Rückblick auf die frühesten Zeiten des Eisenbahnbaues führt der Verfasser die moderne Eisenbahn im allgemeinen nach ihren Hauptmerkmalen vor. Der Bau des Bahnkörpers, der Tunnel, die großen Brückenbauten, sowie der Betrieb selbst werden besprochen, schließlich ein Überblick über die geographische Verbreitung der Eisenbahnen gegeben.

—— Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart. Von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor E. Biedermann. Mit zahlreichen Abbildungen im Text. (Nr. 144.)
Nach einem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnen werden die wichtigsten Gebiete der modernen Eisenbahntechnik behandelt, Oberbau, Entwicklung und Umfang der Spurbahnnetze in den verschiedenen Ländern, die Geschichte des Lokomotivenwesens bis zur Ausbildung der Heißdampflokomotiven einerseits und des elektrischen Betriebes andererseits, sowie der Sicherung des Betriebes durch Stellwerks- und Blockanlagen.

—— s. a. Technik; Verkehrsentwicklung.

Eisenhüttenwesen. Das Eisenhüttenwesen. Erläutert in acht Vorträgen von Geh. Bergrat Professor Dr. H. Wedding. 2. Auflage. Mit 12 Figuren im Text. (Nr. 20.)
Schildert in gemeinfaßlicher Weise, wie Eisen, das unentbehrlichste Metall, erzeugt und in seine Gebrauchsformen gebracht wird. Besonders wird der Hochofenprozeß nach seinen chemischen, physikalischen und geologischen Grundlagen geschildert und die Erzeugung der verschiedenen Eisenarten und die dabei in Betracht kommenden Prozesse erörtert.

Elektrotechnik. Grundlagen der Elektrotechnik. Von Dr. Rud. Blochmann. Mit 128 Abbildungen im Text. (Nr. 168.)
Eine durch lehrreiche Abbildungen unterstützte Darstellung der elektrischen Erscheinungen, ihrer Grundgesetze und ihrer Beziehungen zum Magnetismus, sowie eine Einführung in das Verständnis der zahlreichen praktischen Anwendungen der Elektrizität in den Maschinen zur Krafterzeugung, wie in der elektrischen Beleuchtung und in der Chemie.

—— s. a. Beleuchtungsarten; Funkentelegraphie; Telegraphie.

England. Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17. Jahrhundert bis auf unsere Tage. Von W. Langenbeck. Mit 19 Bildnissen. (Nr. 174.)
Schildert nach einem Überblick über das mittelalterliche England die Anfänge der englischen Kolonialpolitik im Zeitalter der Königin Elisabeth, die innere politische Entwicklung im 17. und 18. Jahrhundert, das allmähliche Aufsteigen zur Weltmacht, den gewaltigen wirtschaftlichen und maritimen Aufschwung, sowie den Ausbau des Kolonialreiches im 18. Jahrhundert und schließt mit einer Beleuchtung über den gegenwärtigen Stand und die mutmaßliche Zukunft des britischen Weltreiches.

Entdeckungen. Das Zeitalter der Entdeckungen. Von Professor Dr. S. Günther. 2. Auflage. Mit einer Weltkarte. (Nr. 26.)
Mit lebendiger Darstellungsweise sind hier die großen weltbewegenden Ereignisse der geographischen Renaissancezeit ansprechend geschildert, von der Begründung der portugiesischen Kolonialherrschaft und den Fahrten des Columbus an bis zu dem Hervortreten der französischen, britischen und holländischen Seefahrer.

——— s. a. Polarforschung.

Erde. Aus der Vorzeit der Erde. Vorträge über allgemeine Geologie. Von Professor Dr. Fr. Frech. Mit 49 Abbildungen im Text und auf 5 Doppeltafeln. (Nr. 61.)
Erörtert die interessantesten und praktisch wichtigsten Probleme der Geologie: die Tätigkeit der Vulkane, das Klima der Vorzeit, Gebirgsbildung, Korallenriffe, Talbildung und Erosion, Wildbäche und Wildbachverbauung.

——— s. a. Mensch und Erde; Wirtschaftsgeschichte.

Erfindungswesen s. Gewerbe.

Ernährung. Ernährung und Volksnahrungsmittel. Sechs Vorträge von weil. Professor Dr. Johannes Frentzel. Mit 6 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. (Nr. 19.)
Gibt einen Überblick über die gesamte Ernährungslehre. Durch Erörterung der grundlegenden Begriffe werden die Zubereitung der Nahrung und der Verdauungsapparat besprochen und endlich die Herstellung der einzelnen Nahrungsmittel, insbesondere auch der Konserven behandelt.

——— s. a. Alkoholismus; Haushalt; Kaffee; Säugling.

Erziehung. Moderne Erziehung in Haus und Schule. Vorträge in der Humboldt-Akademie zu Berlin. Von J. Tews. (Nr. 159.)
Betrachtet die Erziehung als Sache nicht eines einzelnen Berufes, sondern der gesamten gegenwärtigen Generation, zeichnet scharf die Schattenseiten der modernen Erziehung und zeigt Mittel und Wege für eine allseitige Durchdringung des Erziehungsproblems. In diesem Sinne werden die wichtigsten Erziehungsfragen behandelt: Die Familie und ihre pädagogischen Mängel, der Lebensmorgen des modernen Kindes, Bureaukratie und Schematismus, Persönlichkeitspädagogik, Zucht und Zuchtmittel, die religiöse Frage, gemeinsame Erziehung der Geschlechter, die Armen am Geiste, Erziehung der reiferen Jugend usw.

——— s. a. Jugendfürsorge; Knabenhandarbeit; Pädagogik; Schulwesen.

Evolutionismus s. Lebensanschauungen.

Farben s. Licht.

Frankreich s. Napoleon.

Frauenarbeit. Die Frauenarbeit, ein Problem des Kapitalismus. Von Privatdozent Dr. Robert Wilbrandt. (Nr. 106.)
Das Thema wird als eine der brennendsten Fragen behandelt, die uns durch den Kapitalismus aufgegeben worden sind, und behandelt von dem Verhältnis von Beruf und Mutterschaft aus, als dem zentralen Problem der ganzen Frage, die Ursachen der niedrigen Bezahlung der weiblichen Arbeit, die daraus entstehenden Schwierigkeiten in der Konkurrenz der Frauen mit den Männern, den Gegensatz von Arbeiterinnenschutz und Befreiung der weiblichen Arbeit.

Frauenbewegung. Die moderne Frauenbewegung. Ein geschichtlicher Überblick. Von Dr. Käthe Schirmacher. (Nr. 67.)
Gibt einen Überblick über die Haupttatsachen der modernen Frauenbewegung in allen Ländern und schildert eingehend die Bestrebungen der modernen Frau auf dem Gebiet der Bildung, der Arbeit, der Sittlichkeit, der Soziologie und Politik.

Frauenkrankheiten. Gesundheitslehre für Frauen. In acht Vorträgen. Von Privatdozent Dr. R. Sticher. Mit 13 Abbildungen im Text. (Nr. 171.)
Eine Gesundheitslehre für Frauen, die über die Anlage des weiblichen Organismus und seine Pflege unterrichtet, zeigt, wie diese bereits im Kindesalter beginnen muß, welche Bedeutung die allgemeine körperliche und geistige Hygiene insbesondere in der Zeit der Entwickelung hat, um sich dann eingehend mit dem Beruf der Frau als Gattin und Mutter zu beschäftigen.

Frauenleben. Deutsches Frauenleben im Wandel der Jahrhunderte. Von Direktor Dr. Ed. Otto. Mit 25 Abbildungen. (Nr. 45.)
Gibt ein Bild des deutschen Frauenlebens von der Urzeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, von Denken und Fühlen, Stellung und Wirksamkeit der deutschen Frau, wie sie sich im Wandel der Jahrhunderte darstellen.

Friedensbewegung. Die moderne Fr. Von Alfred H. Fried. (Nr. 157.)
Entwickelt das Wesen und die Ziele der Friedensbewegung, gibt dann eine Darstellung der Schiedsgerichtsbarkeit in ihrer Entwicklung und ihrem gegenwärtigen Umfang mit besonderer Berücksichtigung der hohen Bedeutung der Haager Friedenskonferenz, beschäftigt sich hierauf mit dem Abrüstungsproblem und gibt zum Schluß einen eingehenden Überblick über die Geschichte der Friedensbewegungen und eine chronologische Darstellung der für sie bedeutsamen Ereignisse.

——— s. a. Recht.

Friedrich Fröbel. Sein Leben und sein Wirken. Von Adele v. Portugall. Mit 5 Tafeln. (Nr. 82.)
Lehrt die grundlegenden Gedanken der Methode Fröbels kennen und gibt einen Überblick seiner wichtigsten Schriften mit Betonung aller jener Kernaussprüche, die treuen und oft ratlosen Müttern als Wegweiser in Ausübung ihres hehrsten und heiligsten Berufes dienen können.

Funkentelegraphie. Die Funkentelegraphie. Von Ober-Postpraktikant H. Thurn. Mit 53 Illustrationen. (Nr. 167.)
Nach einer Übersicht über die elektrischen Vorgänge bei der Funkentelegraphie und einer eingehenden Darstellung des Systems Telefunken werden die für die verschiedenen Anwendungsgebiete erforderlichen einzelnen Konstruktionstypen vorgeführt, (Schiffsstationen, Landstationen, Militärstationen und solche für den Eisenbahndienst), wobei nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik in jüngster Zeit ausgeführte Anlagen beschrieben werden. Danach wird der Einfluß der Funkentelegraphie auf Wirtschaftsverkehr und das Wirtschaftsleben (im Handels- und Kriegsseeverkehr, für den Heeresdienst, für den Wetterdienst usw.) sowie im Anschluß daran die Regelung der Funkentelegraphie im deutschen und internationalen Verkehr erörtert.

Fürsorgewesen s. Jugendfürsorge.

Fürstentum. Deutsches Fürstentum und deutsches Verfassungswesen. Von Professor Dr. E. Hubrich. (Nr. 80.)
Der Verfasser zeigt in großen Umrissen den Weg, auf dem deutsches Fürstentum und deutsche Volksfreiheit zu dem in der Gegenwart geltenden wechselseitigen Ausgleich gelangt sind, unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Verfassungsverhältnisse, wobei nach kürzerer Beleuchtung der älteren Verfassungszustände der Verfasser die Begründung des fürstlichen Absolutismus und demgegenüber das Erwachen, Fortschreiten und Siegen des modernen Konstitutionalismus eingehend bis zur Entstehung der preußischen Verfassung und zur Begründung des deutschen Reiches schildert.

——— s. a. Geschichte; Verfassung.

Gasmaschinen s. Wärmekraftmaschinen.

Geisteskrankheiten. Von Anstaltsoberarzt Dr. Georg Ilberg. (Nr. 151.)
Erörtert das Wesen der Geisteskrankheiten und an eingehend zur Darstellung gelangenden Beispielen die wichtigsten Formen geistiger Erkrankung, um so ihre Kenntnis zu fördern, die richtige Beurteilung der Zeichen geistiger Erkrankung und damit eine rechtzeitige verständnisvolle Behandlung derselben zu ermöglichen.

Geistesleben s. Mensch.

Geographie s. Dorf; Entdeckungen; Japan; Kolonien; Mensch; Palästina; Polarforschung; Städte; Volksstämme; Wirtschaftsleben.

Geologie s. Erde.

Germanen. Germanische Kultur in der Urzeit. Von Prof. Dr. G. Steinhausen. Mit 17 Abbildungen. (Nr. 75.)
Das Büchlein beruht auf eingehender Quellenforschung und gibt in fesselnder Darstellung einen Überblick über germanisches Leben von der Urzeit bis zur Berührung der Germanen mit der römischen Kultur.

Germanen. Germanische Mythologie. Von Dr. Jul. v. Negelein. (Nr. 95.)
Der Verfasser gibt ein Bild germanischen Glaubenslebens, indem er die Äußerungen religiösen Lebens namentlich auch im Kultus und in den Gebräuchen des Aberglaubens aufsucht, sich überall bestrebt, das zugrunde liegende psychologische Motiv zu entdecken, die verwirrende Fülle mythischer Tatsachen und einzelner Namen aber demgegenüber zurücktreten läßt.

Geschichte. Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. K. Th. v. Heigel. (Nr. 129.)
Bietet eine knappe Darstellung der wichtigsten politischen Ereignisse vom Ausbruche der französischen Revolution bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, womit eine Schilderung der politischen Ideen Hand in Hand geht und wobei überall Ursache und Wirkung, d. h. der innere Zusammenhang der einzelnen Vorgänge, dargelegt, auch Sinnesart und Taten wenigstens der einflußreichsten Persönlichkeiten gewürdigt werden.

——— Von Luther zu Bismarck. 12 Charakterbilder aus deutscher Geschichte. Von Professor Dr. Ottokar Weber. 2 Bändchen. (Nr. 123. 124.)
Ein knappes und doch eindrucksvolles Bild der nationalen und kulturellen Entwickelung der Neuzeit, das aus den vier Jahrhunderten je drei Persönlichkeiten herausgreift, die bestimmend eingegriffen haben in den Werdegang deutscher Geschichte. Der große Reformator, Regenten großer und kleiner Staaten, Generale, Diplomaten kommen zu Wort. Was Martin Luther einst geträumt: ein nationales deutsches Kaiserreich, unter Bismarck steht es begründet da.

——— 1848. Sechs Vorträge von Professor Dr. Ottokar Weber. (Nr. 53.)
Bringt auf Grund des überreichen Materials in knapper Form eine Darstellung der wichtigen Ereignisse des Jahres 1848, dieser nahezu über ganz Europa verbreiteten großen Bewegung in ihrer bis zur Gegenwart reichenden Wirkung.

——— Restauration und Revolution. Skizzen zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 37.)

——— Die Reaktion und die neue Ära. Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der Gegenwart. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 101.)

——— Vom Bund zum Reich. Neue Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer. (Nr. 102.)
Die 3 Bändchen geben zusammen eine in Auffassung und Darstellung durchaus eigenartige Geschichte des deutschen Volkes im 19. Jahrhundert. „Restauration und Revolution" behandelt das Leben und Streben des deutschen Volkes in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, von dem ersten Aufleuchten des Gedankens des nationalen Staates bis zu dem tragischen Fehlschlagen aller Hoffnungen in der Mitte des Jahrhunderts. „Die Reaktion und die neue Ära", beginnend mit der Zeit der Ermattung nach dem großen Aufschwung von 1848, stellt in den Mittelpunkt des Prinzen von Preußen und Otto von Bismarcks Schaffen. „Vom Bund zum Reich" zeigt uns Bismarck mit sicherer Hand die Grundlage des Reiches vorbereitend und dann immer entschiedener allem Geschehenen das Gepräge seines Geistes verleihend.

——— s. a. Amerika; Bildungswesen; Deutschland; Dorf; England; Entdeckungen; Frauenleben; Fürstentum; Germanen; Japan; Jesuiten; Ingenieurtechnik; Kalender; Kriegswesen; Kultur; Kunst; Literaturgeschichte; Luther; Münze; Musik; Napoleon; Palästina; Philosophie; Pompeji; Rom; Schulwesen; Städtewesen; Verfassung; Volksstämme; Welthandel; Wirtschaftsgeschichte.

Gesundheitslehre. Acht Vorträge aus der Gesundheitslehre. Von Professor Dr. H. Buchner. 2. Auflage, besorgt von Professor Dr. M. Gruber. Mit zahlreichen Abbildungen im Text. (Nr. 1.)
In klarer und überaus fesselnder Darstellung unterrichtet der Verfasser über die äußeren Lebensbedingungen des Menschen, über das Verhältnis von Luft, Licht und Wärme zum menschlichen Körper, über Kleidung und Wohnung, Bodenverhältnisse und Wasserversorgung, die Krankheiten erzeugenden Pilze und die Infektionskrankheiten, kurz über wichtige Fragen der Hygiene.

——— s. a. Alkoholismus; Auge; Ernährung; Frauenkrankheiten; Geisteskrankheiten; Gymnastik; Haushalt; Heilwissenschaft; Krankenpflege; Mensch; Nervensystem; Säugling; Schulhygiene; Stimme; Tuberkulose.

Gewerbe. Der gewerbliche Rechtsschutz in Deutschland. Von Patentanwalt B. Tolksdorf. (Nr. 138.)

Nach einem allgemeinen Überblick über Entstehung und Entwicklung des gewerblichen Rechtsschutzes und einer Bestimmung der Begriffe Patent und Erfindung wird zunächst das deutsche Patentrecht behandelt, wobei der Gegenstand des Patentes, der Patentberechtigte, das Verfahren in Patentsachen, die Rechte und Pflichten des Patentinhabers, das Erlöschen des Patentrechtes und die Verletzung und Anmaßung des Patentschutzes erörtert werden. Sodann wird das Muster- und Warenzeichenrecht dargestellt und dabei besonders Art und Gegenstand der Muster, ihre Nachbildung, Eintragung, Schutzdauer und Löschung klargelegt. Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit den internationalen Verträgen und dem Ausstellungsschutz. Zum Schlusse wird noch die Stellung der Patentanwälte besprochen.

——— s. a. Buchgewerbe; Pflanzen.

Gymnastik. Deutsches Ringen nach Kraft und Schönheit. Aus den literarischen Zeugnissen eines Jahrhunderts gesammelt. Von Turninspektor Karl Möller. I. Band: Von Schiller bis Lange. (Nr. 188.)

Will für die die Gegenwart bewegenden Probleme einer harmonischen Entfaltung aller Kräfte des Körpers und Geistes die gewichtigsten Zeugnisse aus den Schriften unserer führenden Geister beibringen. Das erste Bändchen enthält Aussprüche und Aufsätze von Schiller, Goethe, Jean Paul, Gutsmuths, Jahn, Diesterweg, Roßmäßler, Spieß, Fr. Th. Vischer und Fr. A. Lange.

——— Die Leibesübungen und ihre Bedeutung für die Gesundheit. Von Professor Dr. R. Zander. 2. Auflage. Mit 19 Abbildungen. (Nr. 13.)

Will darüber aufklären, weshalb und unter welchen Umständen die Leibesübungen segensreich wirken, indem es ihr Wesen, andererseits die in Betracht kommenden Organe bespricht; erörtert besonders die Wechselbeziehungen zwischen körperlicher und geistiger Arbeit, die Leibesübungen der Frauen, die Bedeutung des Sportes und die Gefahren der sportlichen Übertreibungen.

——— s. a. Gesundheitslehre.

Handfertigkeit s. Knabenhandarbeit.

Handwerk. Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung. Von Direktor Dr. Ed. Otto. 2. Aufl. Mit 27 Abb. auf 8 Tafeln. (Nr. 14.)

Eine Darstellung der Entwicklung des deutschen Handwerks bis in die neueste Zeit, der großen Umwälzung aller wirtschaftlichen Verhältnisse im Zeitalter der Eisenbahnen und Dampfmaschinen und der Handwerkerbewegungen des 19. Jahrhunderts, wie des älteren Handwerkslebens, seiner Sitten, Bräuche und Dichtung.

Haus. Das deutsche Haus und sein Hausrat. Von Professor Dr. Rudolf Meringer. Mit 106 Abbildungen, darunter 85 von Professor A. von Schroetter. (Nr. 116.)

Das Buch will das Interesse an dem deutschen Haus, wie es geworden ist, fördern; mit zahlreichen künstlerischen Illustrationen ausgestattet, behandelt es nach dem „Herdhaus" das oberdeutsche Haus, führt dann anschaulich die Einrichtung der für dieses charakteristischen Stube, den Ofen, den Tisch, das Eßgerät vor und gibt einen Überblick über die Herkunft von Haus und Hausrat.

——— Kulturgeschichte des deutschen Bauernhauses. Von Regierungsbaumeister a. D. Chr. Ranck. Mit 70 Abbildungen. (Nr. 121.)

Der Verfasser führt den Leser in das Haus des germanischen Landwirtes und zeigt dessen Entwicklung, wendet sich dann dem Hause der skandinavischen Bauern zu, um hierauf die Entwicklung des deutschen Bauernhauses während des Mittelalters darzustellen und mit einer Schilderung der heutigen Form des deutschen Bauernhauses zu schließen.

——— s. a. Kunst.

Haushalt. Die Naturwissenschaften im Haushalt. Von Dr. J. Bongardt. 2 Bändchen. (Nr. 125. 126.)

I. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für die Gesundheit der Familie? Mit 31 Abbildungen.
II. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für gute Nahrung? Mit 17 Abbildungen.

Selbst gebildete Hausfrauen können sich Fragen nicht beantworten wie die, weshalb sie z. B. kondensierte Milch auch in der heißen Zeit in offenen Gefäßen aufbewahren können, weshalb sie hartem Wasser Soda zusetzen, weshalb Obst im kupfernen Kessel nicht erkalten soll. Da

soll hier an der Hand einfacher Beispiele, unterstützt durch Experimente und Abbildungen, das naturwissenschaftliche Denken der Leserinnen so geschult werden, daß sie befähigt werden, auch solche Fragen selbst zu beantworten, die das Buch unberücksichtigt läßt.

Haushalt. Chemie in Küche und Haus. Von Professor Dr. G. Abel. Mit Abbildungen im Text und einer mehrfarbigen Doppeltafel. (Nr. 76.)
Das Bändchen will Gelegenheit bieten, die in Küche und Haus täglich sich vollziehenden chemischen und physikalischen Prozesse richtig zu beobachten und nutzbringend zu verwerten. So werden Heizung und Beleuchtung, vor allem aber die Ernährung erörtert, werden tierische und pflanzliche Nahrungsmittel, Genußmittel und Getränke behandelt.

——— s. a. Kaffee.

Haydn s. Musik.

Hebezeuge. Das Heben fester, flüssiger und luftförmiger Körper. Von Professor Dr. Richard Vater. Mit 67 Abbildungeu im Text. (Nr. 196.)
Will, ohne umfangreiche Kenntnisse auf dem Gebiet der Mechanik vorauszusetzen, an der Hand zahlreicher einfacher Skizzen das Verständnis für die Wirkung der Hebezeuge einem weiteren Kreise zugänglich machen. So werden die Hebe-Vorrichtungen fester, flüssiger und luftförmiger Körper nach dem neuesten Stand der Technik einer ausführlichen Betrachtung unterzogen, wobei wichtigere Abschnitte, wie: Hebel und schiefe Ebene, Druckwasserhebevorrichtungen, Zentrifugalpumpen, Gebläse usw. besonders eingehend behandelt sind.

Heilwissenschaft, Die moderne. Wesen und Grenzen des ärztlichen Wissens. Von Dr. E. Biernacki. Deutsch von Badearzt Dr. S. Ebel. (Nr. 25.)
Will in den Inhalt des ärztlichen Wissens und Könnens von einem allgemeineren Standpunkte aus einführen, indem die geschichtliche Entwicklung der medizinischen Grundbegriffe, die Leistungsfähigkeit und die Fortschritte der modernen Heilkunst, die Beziehungen zwischen der Diagnose und der Behandlung der Krankheit, sowie die Grenzen der modernen Diagnostik behandelt werden.

——— Der Aberglaube in der Medizin und seine Gefahr für Gesundheit und Leben. Von Professor Dr. D. von Hansemann. (Nr. 83.)
Behandelt alle menschlichen Verhältnisse, die in irgend einer Beziehung zu Leben und Gesundheit stehen, besonders mit Rücksicht auf viele schädliche Arten des Aberglaubens, die geeignet sind, Krankheiten zu fördern, die Gesundheit herabzusetzen und auch in moralischer Beziehung zu schädigen.

——— s. a. Anatomie; Auge; Frauenkrankheiten; Geisteskrankheiten; Gesundheitslehre; Krankenpflege; Nervensystem; Säugling.

Herbarts Lehren und Leben. Von Pastor O. Flügel. Mit 1 Bildnisse Herbarts. (Nr. 164.)
Herbarts Lehre zu kennen, ist für den Philosophen wie für den Pädagogen gleich wichtig. Indes seine eigenartige Terminologie und Deduktionsweise erschwert das Einleben in seine Gedankengefilde. Flügel versteht es mit musterhaftem Geschick, der Interpret des Meisters zu sein, dessen Werdegang zu prüfen, seine Philosophie und Pädagogik gemeinverständlich darzustellen.

Hilfsschulwesen, Vom. Von Rektor Dr. B. Maennel. (Nr. 73.)
Es wird in kurzen Zügen eine Theorie und Praxis der Hilfsschulpädagogik gegeben. An Hand der vorhandenen Literatur und auf Grund von Erfahrungen wird nicht allein zusammengestellt, was bereits geleistet worden ist, sondern auch hervorgehoben, was noch der Entwicklung und Bearbeitung harrt.

——— s. a. Geisteskrankheiten; Jugendfürsorge.

Hochschulen, Technische, in Nordamerika. Von Prof. Dr. S. Müller. Mit zahlreichen Textabbildungen, einer Karte und Lageplan. (Nr. 190.)
Gibt, von lehrreichen Abbildungen unterstützt, einen anschaulichen Überblick über Organisation, Ausstattung und Unterrichtsbetrieb der amerikanischen technischen Hochschulen unter besonderer Hervorhebung der sie kennzeichnenden Merkmale: enge Fühlung zwischen Lehrern und Studierenden und vorwiegend praktische Tätigkeit in Laboratorien und Werkstätten.

Japan. Die Japaner und ihre wirtschaftliche Entwicklung. Von Prof. Dr. K. Rathgen. (Nr. 72.)
Schildert auf Grund langjähriger eigener Erfahrungen in Japan Land und Leute, Staat und Wirtschaftsleben sowie die Stellung Japans im Weltverkehr und ermöglicht so ein wirkliches Verständnis für die staunenswerte (wirtschaftliche und politische) innere Neugestaltung des Landes in den letzten Jahrzehnten.

Japan s. a. Kunst.

Ibsen. Henrik Ibsen, Björnstjerne Björnson und ihre Zeitgenossen. Von Professor Dr. B. Kahle. (Nr. 193.)
In großen Zügen wird die Entwicklung und die Eigenart der beiden größten Dichter Norwegens dargestellt, einmal auf der Grundlage der Besonderheiten des norwegischen Volkes, andererseits im Zusammenhang mit den kulturellen Strömungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, durch die ergänzende Schilderung von 5 anderen norwegischen Dichtern (Lie, Kielland, Skram, Garborg, Hamsun) erweitert sich die Darstellung zu einem Bild der jüngsten geistigen Entwicklung des uns Deutschen so nahestehenden norwegischen Volkes.

Idealismus s. Lebensanschauungen; Rousseau.

Jesuiten. Die Jesuiten. Eine historische Skizze von Professor Dr. H. Boehmer. 2., vermehrte und verbesserte Auflage. (Nr. 49.)
Ein Büchlein nicht für oder gegen, sondern über die Jesuiten, also der Versuch einer gerechten Würdigung des vielgenannten Ordens, das nicht nur von der sogenannten Jesuitenmoral oder von der Ordensverfassung, sondern auch von der Jesuitenschule, von den Leistungen des Ordens auf dem Gebiete der geistigen Kultur, von dem Jesuitenstaate usw. handelt.

Jesus. Die Gleichnisse Jesu. Zugleich Anleitung zu einem quellenmäßigen Verständnis der Evangelien. Von Lic. Prof. Dr. H. Weinel. 2. Aufl. (Nr. 46.)
Will gegenüber kirchlicher und nichtkirchlicher Allegorisierung der Gleichnisse Jesu mit ihrer richtigen, wörtlichen Auffassung bekannt machen und verbindet damit eine Einführung in die Arbeit der modernen Theologie.

—— Jesus und seine Zeitgenossen. Von Pastor K. Bonhoff. (Nr. 89.)
Die ganze Herbheit und köstliche Frische des Volkskindes, die hinreißende Hochherzigkeit und prophetische Überlegenheit des genialen Volksmannes, die reife Weisheit des Jüngerbildners und die religiöse Tiefe und Weite des Evangeliumverkünders von Nazareth wird erst empfunden, wenn man ihn in seinem Verkehr mit den ihn umgebenden Menschengestalten, Volks- und Parteigruppen zu verstehen sucht, wie es dieses Büchlein tun will.

—— Wahrheit und Dichtung im Leben Jesu. Von Pfarrer Dr. Paul Mehlhorn. (Nr. 137.)
Will zeigen, was von dem im Neuen Testament uns überlieferten Leben Jesu als wirklicher Tatbestand festzuhalten, was als Sage oder Dichtung zu betrachten ist, durch Darlegung der Grundsätze, nach denen die Scheidung des geschichtlich Glaubwürdigen und der es umrankenden Phantasiegebilde vorzunehmen ist und durch Vollziehung der so gekennzeichneten Art chemischer Analyse an den wichtigsten Stoffen des „Lebens Jesu".

—— s. a. Bibel; Christentum; Religion.

Illustrationskunst. Die deutsche Illustration. Von Professor Dr. Rudolf Kautzsch. Mit 35 Abbildungen. (Nr. 44.)
Behandelt ein besonders wichtiges und lehrreiches Gebiet der Kunst und leistet zugleich, indem es an der Hand der Geschichte das Charakteristische der Illustration als Kunst zu erforschen sucht, ein gut Teil „Kunsterziehung".

—— s. a. Buchgewerbe.

Industrie, chemische, s. Pflanzen; Technik.

Infinitesimalrechnung. Einführung in die Inf. mit einer histor. Übersicht. Von Professor Dr. Gerhard Kowalewski. Mit 18 Fig. (Nr. 197.)
Bietet in allgemeinverständlicher Form eine Einführung in die Infinitesimalrechnung, ohne die heute eine streng wissenschaftliche Behandlung der Naturwissenschaften unmöglich ist, die die nicht sowohl in dem Kalkül selbst, als vielmehr in der gegenüber der Elementarmathematik veränderten Betrachtungsweise unter den Gesichtspunkten der Kontinuität und des Unendlichen liegenden Schwierigkeiten zu überwinden lehren will.

Ingenieurtechnik. Schöpfungen der Ingenieurtechnik der Neuzeit. Von Baurat Kurt Merckel. 2. Auflage. Mit 55 Abbildungen. (Nr. 28.)
Führt eine Reihe hervorragender und interessanter Ingenieurbauten nach ihrer technischen und wirtschaftlichen Bedeutung vor: die Gebirgsbahnen, die Bergbahnen, und als deren Vorläufer die bedeutenden Gebirgsstraßen der Schweiz und Tirols, die großen Eisenbahnverbindungen in Asien, endlich die modernen Kanal- und Hafenbauten.

——— Bilder aus der Ingenieurtechnik. Von Baurat Kurt Merckel. Mit 43 Abbildungen im Text und auf einer Doppeltafel. (Nr. 60.)
Zeigt in einer Schilderung der Ingenieurbauten der Babylonier und Assyrer, der Ingenieurtechnik der alten Ägypter unter vergleichsweiser Behandlung der modernen Irrigationsanlagen daselbst, der Schöpfungen der antiken griechischen Ingenieure, des Städtebaues im Altertum und der römischen Wasserleitungsbauten die hohen Leistungen der Völker des Altertums.

Israel s. Religion.

Jugend-Fürsorge. Von Direktor Dr. Joh. Petersen. 2 Bände. (Nr. 161. 162.)
Band I: Die öffentliche Fürsorge für die hilfsbedürftige Jugend.
Band II: Die öffentliche Fürsorge für die sittlich gefährdete und die gewerblich tätige Jugend.
Erörtert alle das Fürsorgewesen betreffenden Fragen, deckt die ihm anhaftenden Mängel auf, zeigt zugleich aber auch die Mittel und Wege zu ihrer Beseitigung. Besonders eingehend werden behandelt in dem 1. Bändchen das Vormundschaftsrecht, die Säuglingssterblichkeit, die Fürsorge für uneheliche Kinder, die Gemeindewaisenpflege, die Vor- und Nachteile der Anstalts- und Familienpflege, in dem 2. Bändchen die gewerbliche Ausnutzung der Kinder und der Kinderschutz im Gewerbe, die Kriminalität der Jugend und die Zwangserziehung, die Fürsorge für die schulentlassene Jugend.

Kaffee, Tee, Kakao und die übrigen narkotischen Aufgußgetränke. Von Prof. Dr. A. Wieler. Mit 24 Abb. u. 1 Karte. (Nr. 132.)
Behandelt, durch zweckentsprechende Abbildungen unterstützt, Kaffee, Tee und Kakao eingehender, Mate und Kola kürzer, in bezug auf die botanische Abstammung, die natürliche Verbreitung der Stammpflanzen, die Verbreitung ihrer Kultur, die Wachstumsbedingungen und die Kulturmethoden, die Erntezeit und die Ernte, endlich die Gewinnung der fertigen Ware, wie der Weltmarkt sie aufnimmt, aus dem geernteten Produkte.

——— s. a. Botanik; Ernährung; Haushalt.

Kalender. Der Kalender. Von Professor Dr. W. F. Wislicenus. (Nr. 69.)
Erklärt die astronomischen Erscheinungen, die für unsere Zeitrechnung von Bedeutung sind, und schildert die historische Entwicklung des Kalenderwesens vom römischen Kalender ausgehend, den Werdegang der christlichen Kalender bis auf die neueste Zeit verfolgend, setzt ihre Einrichtungen auseinander und lehrt die Berechnung kalendarischer Angaben für Vergangenheit und Zukunft, sie durch zahlreiche Beispiele erläuternd.

Kant. Immanuel Kant; Darstellung und Würdigung. Von Professor Dr. O. Külpe. Mit einem Bildnisse Kants. (Nr. 146.)
Kant hat durch seine grundlegenden Werke ein neues Fundament für die Philosophie aller Völker und Zeiten geschaffen. Dieses in seiner Tragfähigkeit für moderne Ideen darzustellen, hat sich der Verfasser zur Aufgabe gestellt. Es ist ihm gelungen, den wirklichen Kant mit historischer Treue zu schildern und doch auch zu beleuchten, wie die Nachwelt berufen ist, hinauszustreben über die Anschauungen des gewaltigen Denkers, da auch er ein Kind seiner Zeit ist und manche seiner Lehrmeinungen vergänglicher Art sein müssen.

——— s. a. Philosophie.

Kinderpflege s. Säugling.

Knabenhandarbeit, Die, in der heutigen Erziehung. Von Seminardirektor Dr. Alw. Pabst. Mit 21 Abbildungen im Text und 1 Titelbild. (Nr. 140.)
Gibt einen Überblick über die Geschichte des Knabenhandarbeitsunterrichts, untersucht seine Stellung im Lichte der modernen pädagogischen Strömungen und erhärtet seinen Wert als Erziehungsmittel, erörtert sodann die Art des Betriebes in den verschiedenen Schulen und gibt zum Schlusse eine vergleichende Darstellung der Systeme in den verschiedenen Ländern.

Kolonien. Die deutschen Kolonien. Land und Leute. Von Dr. Adolf Heilborn. Mit zahlreichen Abbildungen und 2 Karten. (Nr. 98.)
Bringt auf engem Raume eine durch Abbildungen und Karten unterstützte, wissenschaftlich genaue Schilderung der deutschen Kolonien, sowie eine einwandfreie Darstellung ihrer Völker nach Nahrung und Kleidung, Haus und Gemeindeleben, Sitte und Recht, Glaube und Aberglaube, Arbeit und Vergnügen, Gewerbe und Handel, Waffen und Kampfesweise.

——— s. a. Botanik; England.

Kraftfahrzeuge s. Automobil.

Krankenpflege. Vorträge gehalten von Chefarzt Dr. B. Leick. (Nr. 152.)
Gibt zunächst einen Überblick über Bau und Funktion der inneren Organe des Körpers und deren hauptsächlichsten Erkrankungen und erörtert dann die hierbei zu ergreifenden Maßnahmen. Besonders eingehend wird die Krankenpflege bei Infektionskrankheiten sowie bei plötzlichen Unglücksfällen und Erkrankungen behandelt.

——— s. a. Gesundheitslehre.

Kriegswesen. Vom Kriegswesen im 19. Jahrhundert. Zwanglose Skizzen von Major O. von Sothen. Mit 9 Übersichtskärtchen. (Nr. 59.)
In einzelnen Abschnitten wird insbesondere die Napoleonische und Moltkesche Kriegführung an Beispielen (Jena - Königgrätz - Sedan) dargestellt und durch Kartenskizzen erläutert. Damit verbunden sind kurze Schilderungen der preußischen Armee von 1806 und nach den Befreiungskriegen, sowie nach der Reorganisation von 1860, endlich des deutschen Heeres von 1870 bis zur Jetztzeit.

——— Der Seekrieg. Seine geschichtliche Entwicklung vom Zeitalter der Entdeckungen bis zur Gegenwart. Von Kurt Freiherr von Maltzahn, Vize-Admiral a. D. (Nr. 99.)
Der Verf. bringt den Seekrieg als Kriegsmittel wie als Mittel der Politik zur Darstellung, indem er zunächst die Entwicklung der Kriegsflotte und der Seekriegsmittel schildert und dann die heutigen Weltwirtschaftsstaaten und den Seekrieg behandelt, wobei er besonders das Abhängigkeitsverhältnis, in dem unsere Weltwirtschaftsstaaten kommerziell und politisch zu den Verkehrswegen der See stehen, darstellt.

Kultur. Die Anfänge der menschlichen Kultur. Von Prof. Dr. Ludwig Stein. (Nr. 93.)
Behandelt in der Überzeugung, daß die Kulturprobleme der Gegenwart sich uns nur durch einen tieferen Einblick in ihren Werdegang erschließen, Natur und Kultur, den vorgeschichtlichen Menschen, die Anfänge der Arbeitsteilung, die Anfänge der Rassenbildung, ferner die Anfänge der wirtschaftlichen, intellektuellen, moralischen und sozialen Kultur.

——— s. a. Buchgewerbe; Dorf; Germanen; Geschichte; griech. Städtebilder.

Kunst. Bau und Leben der bildenden Kunst. Von Direktor Dr. Theodor Volbehr. Mit 44 Abbildungen. (Nr. 68.)
Führt von einem neuen Standpunkte aus in das Verständnis des Wesens der bildenden Kunst ein, erörtert die Grundlagen der menschlichen Gestaltungskraft und zeigt, wie das künstlerische Interesse sich allmählich weitere und immer weitere Stoffgebiete erobert.

——— Deutsche Kunst im täglichen Leben bis zum Schlusse des 18. Jahrhunderts. Von Prof. Dr. Berthold Haendke. Mit zahlr. Abb. (Nr. 198.)
Schildert an der Hand zahlreicher Abbildungen, wie die Kunst, vorwiegend die angewandte, im Laufe der Jahrhunderte das deutsche Heim in Burg, Schloß und Haus behaglich gemacht und geschmückt hat, verfolgt durch etwa tausend Jahre, wie die einzelnen Gebrauchs- und Luxusgegenstände des täglichen Lebens entstanden sind und sich gewandelt haben, und stellt so einen Abriß der Geschichte des Kunstgewerbes und des häuslichen Daseins unserer Vorfahren dar.

——— Kunstpflege in Haus und Heimat. Von Superintendent R. Bürkner. Mit 14 Abbildungen. (Nr. 77.)
Will, ausgehend von der Überzeugung, daß zu einem vollen Menschensein und Volkstum die Pflege des Schönen unabweisbar gehört, die Augen zum rechten Sehen öffnen lehren und die ganze Lebensführung, Kleidung und Häuslichkeit ästhetisch gestalten, um so auch zur Erkenntnis dessen zu führen, was an Heimatkunst und Heimatschatz zu hegen ist, und auf diesem großen Gebiete persönlichen und allgemeinen ästhetischen Lebens ein praktischer Ratgeber sein.

Kunst. Die ostasiatische Kunst und ihre Einwirkung auf Europa. Von Direktor Dr. R. Graul. Mit 49 Abb. im Text und auf 1 Doppeltafel. (Nr. 87.)
Bringt die bedeutungsvolle Einwirkung der japanischen und chinesischen Kunst auf die europäische zur Darstellung unter Mitteilung eines reichen Bildermaterials, den Einfluß Chinas auf die Entwicklung der zum Rokoko drängenden freien Richtungen in der dekorativen Kunst des 18. Jahrhunderts wie den auf die Entwicklung des 19. Jahrhunderts. Der Verfasser weist auf die Beziehungen der Malerei und Farbendruckkunst Japans zum Impressionismus der modernen europäischen Kunst hin.

——— s. a. Baukunst; Buchgewerbe; Dürer; Städtebilder; Illustrationskunst, Rembrandt; Schriftwesen.

Leben. Die Erscheinungen des Lebens. Grundprobleme der modernen Biologie. Von Privatdozent Dr. H. Miehe. Mit 40 Figuren im Text. (Nr. 130.)
Versucht eine umfassende Totalansicht des organischen Lebens zu geben, indem nach einer Erörterung der spekulativen Vorstellungen über das Leben und einer Beschreibung des Protoplasmas und der Zelle die hauptsächlichsten Aeußerungen des Lebens behandelt werden, als Entwicklung, Ernährung, Atmung, das Sinnesleben, die Fortpflanzung, der Tod, die Variabilität und im Anschluß daran die Theorien über Entstehung und Entwicklung der Lebewelt, sowie die mannigfachen Beziehungen der Lebewesen untereinander.

Lebensanschauungen. Sittliche Lebensanschauungen der Gegenwart. Von Professor Dr. Otto Kirn. (Nr. 177.)
Übt verständnisvolle Kritik an den Lebensanschauungen des Naturalismus, der sich wohl um die Gesunderhaltung der natürlichen Grundlagen des sittlichen Lebens Verdienste erworben, aber seine Ziele nicht zu begründen vermag, des Utilitarismus, der die Menschheit wohl weiter hinaus aber nicht höher hinauf zu blicken lehrt, des Evolutionismus, der auch seinerseits den alten Streit zwischen Egoismus und Altruismus nicht entscheiden kann, an der ästhetischen Lebensauffassung, deren Gefahr in der Überschätzung der schönen Form liegt, die nur als Kleid eines bedeutsamen Inhalts Berechtigung hat, um dann für das überlegene Recht des sittlichen Idealismus einzutreten, indem es dessen folgerichtige Durchführung in der christlichen Weltanschauung aufweist.

Leibesübungen s. Gymnastik.

Licht. Das Licht und die Farben. Sechs Vorlesungen. Von Professor Dr. L. Graetz. 2. Auflage. Mit 116 Abbildungen. (Nr. 17.)
Führt, von den einfachsten optischen Erscheinungen ausgehend, zur tieferen Einsicht in die Natur des Lichtes und der Farben, behandelt, ausgehend von der scheinbar geradlinigen Ausbreitung, Zurückwerfung und Brechung des Lichtes, das Wesen der Farben, die Beugungserscheinungen und die Photographie.

——— s. a. Beleuchtungsarten; Chemie.

Literaturgeschichte s. Buchgewerbe; Drama; Ibsen; Schiller; Shakespeare; Volkslied.

Luther. Luther im Lichte der neueren Forschung. Ein kritischer Bericht. Von Professor Dr. H. Boehmer. (Nr. 113.)
Versucht durch sorgfältige historische Untersuchung eine erschöpfende Darstellung von Luthers Leben und Wirken zu geben, die Persönlichkeit des Reformators aus ihrer Zeit heraus zu erfassen, ihre Schwächen und Stärken beleuchtend zu einem wahrheitsgetreuen Bilde zu gelangen, und gibt so nicht nur ein psychologisches Porträt, sondern bietet zugleich ein interessantes Stück Kulturgeschichte.

——— s. a. Geschichte.

Mädchenschule. Die höhere Mädchenschule in Deutschland. Von Oberlehrerin M. Martin. (Nr. 65.)
Bietet aus berufenster Feder eine Darstellung der Ziele, der historischen Entwicklung, der heutigen Gestalt und der Zukunftsaufgaben der höheren Mädchenschulen.

——— s. a. Bildungswesen; Schulwesen.

Mathematik. Mathematische Spiele. Von Dr. W. Ahrens. Mit 1 Titelbild und 69 Figuren im Text. (Nr. 170.)
Sucht in das Verständnis all der Spiele, die „ungleich voll von Nachdenken" vergnügen, weil man bei ihnen rechnet, ohne Voraussetzung irgend welcher mathematischer Kenntnisse einzuführen und so ihren Reiz für Nachdenkliche erheblich zu erhöhen. So werden unter Beigabe von einfachen, das Mitarbeiten des Lesers belebenden Fragen Wettspringen, Boß-Puzzle, Solitär- oder Einsiedlerspiel, Wanderungsspiele, Dyadische Spiele, der Baguenaudier, Nim, der Rösselsprung und die Magischen Quadrate behandelt.

——— s. a. Arithmetik; Infinitesimalrechnung.

Mechanik s. Hebezeuge.

Meeresforschung. Meeresforschung und Meeresleben. Von Dr. O. Janson. 2. Auflage. Mit 41 Figuren. (Nr. 30.)
Schildert kurz und lebendig die Fortschritte der modernen Meeresuntersuchung auf geographischem, physikalisch-chemischem und biologischem Gebiete, die Verteilung von Wasser und Land auf der Erde, die Tiefen des Meeres, die physikalischen und chemischen Verhältnisse des Meerwassers, endlich die wichtigsten Organismen des Meeres, die Pflanzen und Tiere.

Mensch. Der Mensch. Sechs Vorlesungen aus dem Gebiete der Anthropologie. Von Dr. A. Heilborn. Mit zahlreichen Abbildungen. (Nr. 62.)
Stellt die Lehren der „Wissenschaft aller Wissenschaften" streng sachlich und doch durchaus volkstümlich dar: das Wissen vom Ursprung des Menschen, die Entwicklungsgeschichte des Individuums, die künstlerische Betrachtung der Proportionen des menschlichen Körpers und die streng wissenschaftlichen Meßmethoden (Schädelmessung usf.), behandelt ferner die Menschenrassen, die rassenanatomischen Verschiedenheiten, den Tertiärmenschen.

——— Bau und Tätigkeit des menschlichen Körpers. Von Privatdozent Dr. H. Sachs. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 32.)
Gibt eine Reihe schematischer Abbildungen, erläutert die Einrichtung und die Tätigkeit der einzelnen Organe des Körpers und zeigt dabei vor allem, wie diese einzelnen Organe in ihrer Tätigkeit aufeinander einwirken, miteinander zusammenhängen und so den menschlichen Körper zu einem einheitlichen Ganzen, zu einem wohlgeordneten Staate machen.

——— Die Mechanik des Geisteslebens. Von Professor Dr. Max Verworn. Mit 11 Figuren im Text. (Nr. 200.)
Will unsere modernen Erfahrungen und Anschauungen über das physiologische Geschehen, das sich bei den Vorgängen des Geisteslebens in unserem Gehirn abspielt, in großen Zügen verständlich machen, indem es die Dinge mit den Begriffen und den Vergleichen des täglichen Lebens schildert. So im ersten Abschnitt: „Leib und Seele" der Standpunkt einer monistischen Auffassung der Welt, die in einem streng wissenschaftlichen Conditionismus zum Ausdruck kommt, erörtert, im zweiten: „Die Vorgänge in den Elementen des Nervensystems" ein Einblick in die Methodik zur Erforschung der physiologischen Vorgänge in denselben, sowie ein Überblick über ihre Ergebnisse, im dritten: „Die Bewußtseinsvorgänge" eine Analyse des Empfindens, Vorstellens, Denkens und Wollens unter Zurückführung dieser Tätigkeiten auf die Vorgänge in den Elementen des Nervensystems gegeben. Der vierte und fünfte Abschnitt beschäftigt sich in analoger Weise mit den Vorgängen des „Schlafes und Traumes" und den scheinbar so geheimnisvollen Tatsachen der „Hypnose und Suggestion".

——— Die Seele des Menschen. Von Prof. Dr. J. Rehmke. 2. Aufl. (Nr. 36.)
Behandelt, von der Tatsache ausgehend, daß der Mensch eine Seele habe, die ebenso gewiß sei wie die andere, daß der Körper eine Gestalt habe, das Seelenwesen und das Seelenleben und erörtert, unter Abwehr der materialistischen und halbmaterialistischen Anschauungen, von dem Standpunkt aus, daß die Seele Unkörperliches Immaterielles sei, nicht etwa eine Bestimmtheit des menschlichen Einzelwesens, auch nicht eine Wirkung oder eine „Funktion" des Gehirns, die verschiedenen Tätigkeitsäußerungen des als Seele Erkannten.

——— Die fünf Sinne des Menschen. Von Professor Dr. Jos. Clem. Kreibig. Mit 30 Abbildungen im Text. 2., verb. Auflage. (Nr. 27.)
Beantwortet die Fragen über die Bedeutung, Anzahl, Benennung und Leistungen der Sinne in gemeinfaßlicher Weise, indem das Organ und seine Funktionsweise, dann die als Reiz wirkenden äußeren Ursachen und zuletzt der Inhalt, die Stärke, das räumliche und zeitliche Merkmal der Empfindungen besprochen werden.

Mensch und Erde. Mensch und Erde. Skizzen von den Wechselbeziehungen zwischen beiden. Von Prof. Dr. A. Kirchhoff. 2. Aufl. (Nr. 31.)
Zeigt, wie die Ländernatur auf den Menschen und seine Kultur einwirkt, durch Schilderungen allgemeiner und besonderer Art, über Steppen- und Wüstenvölker, über die Entstehung von Nationen, wie Deutschland und China u. a. m.

—— **und Tier.** Der Kampf zwischen Mensch und Tier. Von Professor Dr. Karl Eckstein. 2. Auflage. Mit 51 Abbildungen im Text. (Nr. 18.)
Der hohe wirtschaftliche Bedeutung beanspruchende Kampf zwischen Mensch und Tier erfährt eine eingehende, ebenso interessante wie lehrreiche Darstellung; besonders werden die Kampfmittel beider Gegner geschildert: hier Schußwaffen, Fallen, Gifte, oder auch besondere Wirtschaftsmethoden, dort spitzige Kralle, scharfer Zahn, furchtbares Gift, List und Gewandtheit, der Schutzfärbung und Anpassungsfähigkeit nicht zu vergessen.

—— s. a. Anatomie; Auge; Frauenkrankheiten; Gesundheitslehre; Kultur; Säugling; Stimme.

Menschenleben. Aufgaben und Ziele des Menschenlebens. Von Dr. J. Unold. 2. Auflage. (Nr. 12.)
Beantwortet die Frage: Gibt es keine bindenden Regeln des menschlichen Handelns? in zuversichtlich bejahender, zugleich wohl begründeter Weise und entwirft die Grundzüge einer wissenschaftlich haltbaren und für eine nationale Erziehung brauchbaren Lebensanschauung und Lebensordnung.

Metalle. Die Metalle. Von Professor Dr. K. Scheid. 2. Auflage. Mit 16 Abbildungen. (Nr. 29.)
Behandelt die für Kulturleben und Industrie wichtigen Metalle, schildert die mutmaßliche Bildung der Erze, die Gewinnung der Metalle aus den Erzen, das Hüttenwesen mit seinen verschiedenen Systemen, die Fundorte der Metalle, ihre Eigenschaften und Verwendung, unter Angabe historischer, kulturgeschichtlicher und statistischer Daten, sowie die Verarbeitung der Metalle.

Meteorologie s. Wetter.

Mietrecht. Die Miete nach dem bürgerlichen Gesetzbuch. Ein Handbüchlein für Juristen, Mieter und Vermieter. Von Rechtsanwalt Dr. M. Strauß. (Nr. 194.)
Gibt in der Absicht, Mieter und Vermieter über ihr gegenseitiges Verhältnis aufzuklären und so zur Vermeidung vieler oft nur aus der Unkenntnis der gesetzlichen Bestimmungen entspringender Mietprozesse beizutragen, eine gemeinverständliche Darstellung des Mietrechts, die durch Aufnahme der einschlägigen umfangreichen Literatur, sowie der Entscheidungen höchsten Gerichtshöfe, auch dem praktischen Juristen als Handbuch zu dienen vermag.

Mikroskop. Das Mikroskop, seine Optik, Geschichte und Anwendung, gemeinverständlich dargestellt. Von Dr. W. Scheffer. Mit 66 Abbildungen. (Nr. 35.)
Nach Erläuterung der optischen Konstruktion und Wirkung des Mikroskops, und Darstellung der historischen Entwicklung wird eine Beschreibung der modernsten Mikroskoptypen, Hilfsapparate und Instrumente gegeben, endlich gezeigt, wie die mikroskopische Untersuchung die Einsicht in Naturvorgänge vertieft.

—— s. a. Optik; Tierwelt.

Moleküle. Moleküle — Atome — Weltäther. Von Professor Dr. G. Mie. 2. Auflage. Mit 27 Figuren im Text. (Nr. 58.)
Stellt die physikalische Atomlehre als die kurze, logische Zusammenfassung einer großen Menge physikalischer Tatsachen unter einem Begriffe dar, die ausführlich und nach Möglichkeit als einzelne Experimente geschildert werden.

Mond. Der Mond. Von Professor Dr. J. Franz. Mit 31 Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln. (Nr. 90.)
Gibt die Ergebnisse der neueren Mondforschung wieder, erörtert die Mondbewegung und Mondbahn, bespricht den Einfluß des Mondes auf die Erde und behandelt die Fragen der Oberflächenbedingungen des Mondes und die charakteristischen Mondgebilde anschaulich zusammengefaßt in „Beobachtungen eines Mondbewohners", endlich die Bewohnbarkeit des Mondes.

Mond s. a. Weltall.

Mozart s. Musik.

Münze. Die Münze als historisches Denkmal sowie ihre Bedeutung im Rechts- und Wirtschaftsleben. Von Dr. A. Luschin v. Ebengreuth. Mit 53 Abbildungen im Text. (Nr. 91.)
Zeigt, wie Münzen als geschichtliche Überbleibsel der Vergangenheit zur Aufhellung der wirtschaftlichen Zustände und der Rechtseinrichtungen früherer Zeiten dienen, die verschiedenen Arten von Münzen, ihre äußeren und inneren Merkmale sowie ihre Herstellung werden in historischer Entwicklung dargelegt und im Anschluß daran Münzsammlern beherzigenswerte Winke gegeben.

Musik. Geschichte der Musik. Von Dr. Friedrich Spiro. (Nr. 143.)
Gibt in großen Zügen eine übersichtliche äußerst lebendig gehaltene Darstellung von der Entwicklung der Musik vom Altertum bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der führenden Persönlichkeiten und der großen Strömungen und unter strenger Ausscheidung alles dessen, was für die Entwicklung der Musik ohne Bedeutung war.

——— Einführung in das Wesen der Musik. Von Prof. C. R. Hennig. (Nr. 119.)
Die hier gegebene Ästhetik der Tonkunst untersucht das Wesen des Tones als eines Kunstmaterials; sie prüft die Natur der Darstellungsmittel und untersucht die Objekte der Darstellung, indem sie klarlegt, welche Ideen im musikalischen Kunstwerke gemäß der Natur des Tonmateriales und der Darstellungsmittel in idealer Gestaltung zur Darstellung gebracht werden können.

——— Die Grundlagen der Tonkunst. Versuch einer genetischen Darstellung der allgemeinen Musiklehre. Von Professor Dr. Heinr. Rietsch. (Nr. 178.)
In leichtfaßlicher, keine Fachkenntnisse voraussetzender Darstellung rollt hier Verfasser ein Entwicklungsbild der musikalischen Erscheinungen auf. Er erörtert zunächst den Stoff der Tonkunst, dann seine Formung (Rhythmik, Harmonik, Weiterbildung des rhythmisch-harmonischen Tonstoffes), ferner die schriftliche Aufzeichnung der Tongebilde und behandelt schließlich die Musik als Tonsprache, damit so zugleich auch die Grundlagen einer Musikästhetik gebend.

——— Haydn, Mozart, Beethoven. Von Professor Dr. C. Krebs. Mit vier Bildnissen auf Tafeln. (Nr. 92.)
Eine Darstellung des Entwicklungsganges und der Bedeutung eines jeden der drei großen Komponisten für die Musikgeschichte. Sie gibt mit wenigen, aber scharfen Strichen ein Bild der menschlichen Persönlichkeit und des künstlerischen Wesens der drei Heroen mit Hervorhebung dessen, was ein jeder aus seiner Zeit geschöpft und was er aus eignem hinzugebracht hat.

Muttersprache. Entstehung und Entwicklung unserer Muttersprache. Von Professor Dr. Wilhelm Uhl. Mit vielen Abbildungen im Text und auf Tafeln, sowie mit 1 Karte. (Nr. 84.)
Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der sprachlich-wissenschaftlich lautphysiologischen wie der philologisch-germanistischen Forschung, die Ursprung und Organ, Bau und Bildung, andererseits die Hauptperioden der Entwicklung unserer Muttersprache zur Darstellung bringt.

Mythologie s. Germanen.

Nahrungsmittel s. Alkoholismus; Chemie; Ernährung; Haushalt; Kaffee.

Napoleon I. Von Privatdozent Dr. Theodor Bitterauf. Mit einem Bildnis Napoleons. (Nr. 195.)
Will auf Grund der neuesten Ergebnisse der historischen Forschung Napoleon in seiner geschichtlichen Bedingtheit verständlich machen, ohne deshalb seine persönliche Verantwortlichkeit zu leugnen und zeigen, wie im ganzen seine Herrschaft als eine noch in der heutigen Republik wirksame Wohltat angesehen werden muß.

Nationalökonomie s. Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Deutschland; Soziale Bewegungen; Frauenbewegung; Schiffahrt; Versicherung; Welthandel; Wirtschaftsleben.

Naturalismus s. Lebensanschauungen.

Naturlehre. Die Grundbegriffe der modernen Naturlehre. Von Professor Dr. Felix Auerbach. 2. Auflage. Mit 79 Figuren im Text. (Nr. 40.)
Eine zusammenhängende, für jeden Gebildeten verständliche Entwicklung der in der modernen Naturlehre eine allgemeine und exakte Rolle spielenden Begriffe Raum und Bewegung, Kraft und Masse und die allgemeinen Eigenschaften der Materie, Arbeit, Energie und Entropie.

Naturwissenschaften s. Abstammungslehre; Ameisen; Astronomie; Befruchtungsvorgang; Chemie; Erde; Haushalt; Licht; Meeresforschung; Mensch; Moleküle; Naturlehre; Obstbau; Pflanzen; Plankton; Religion; Strahlen; Tierleben; Wald; Weltall; Wetter.

Nervensystem. Vom Nervensystem, seinem Bau und seiner Bedeutung für Leib und Seele im gesunden und kranken Zustande. Von Professor Dr. R. Zander. Mit 27 Figuren im Text. (Nr. 48.)
Erörtert die Bedeutung der nervösen Vorgänge für den Körper, die Geistestätigkeit und das Seelenleben und sucht klarzulegen, unter welchen Bedingungen Störungen der nervösen Vorgänge auftreten, wie sie zu beseitigen und zu vermeiden sind.

Nordamerika s. Amerika; Technische Hochschulen.

Nordische Dichter s. Ibsen.

Obstbau. Der Obstbau. Von Dr. Ernst Voges. Mit 13 Abb. (Nr. 107.)
Will über die wissenschaftlichen und technischen Grundlagen des Obstbaues, sowie seine Naturgeschichte und große volkswirtschaftliche Bedeutung unterrichten. Die Geschichte des Obstbaues, das Leben des Obstbaumes, Obstbaumpflege und Obstbaumschutz, die wissenschaftliche Obstkunde, die Ästhetik des Obstbaues gelangen zur Behandlung.

Optik. Die optischen Instrumente. Von Dr. M. von Rohr. Mit 84 Abbildungen im Text. (Nr. 88.)
Gibt eine elementare Darstellung der optischen Instrumente nach den modernen Anschauungen, wobei weder das Ultramikroskop noch die neuen Apparate zur Mikrophotographie mit ultraviolettem Licht (Monochromate), weder die Prismen- noch die Zielfernrohre, weder die Projektionsapparate noch die stereoskopischen Entfernungsmesser und der Stereokomparator fehlen.

—— s. a. Mikroskop; Stereoskop.

Ostasien s. Kunst.

Pädagogik. Allgemeine Pädagogik. Von Professor Dr. Th. Ziegler. 2. Auflage. (Nr. 33.)
Behandelt die großen Fragen der Volkserziehung in praktischer, allgemeinverständlicher Weise und in sittlich-sozialem Geiste. Die Zwecke und Motive der Erziehung, das Erziehungsgeschäft selbst, dessen Organisation werden erörtert, die verschiedenen Schulgattungen dargestellt.

—— s. a. Bildungswesen; Erziehung; Fröbel; Herbart; Hilfsschulwesen; Jugendfürsorge; Knabenhandarbeit; Mädchenschule; Rousseau; Schulwesen.

Palästina. Palästina und seine Geschichte. Sechs Vorträge von Professor Dr. H. Freiherr von Soden. 2. Auflage. Mit 2 Karten und 1 Plan von Jerusalem und 6 Ansichten des Heiligen Landes. (Nr. 6.)
Ein Bild, nicht nur des Landes selbst, sondern auch alles dessen, was aus ihm hervor- oder über es hingegangen ist im Laufe der Jahrhunderte — ein wechselvolles, farbenreiches Bild, in dessen Verlauf die Patriarchen Israels und die Kreuzfahrer, David und Christus, die alten Assyrer und die Scharen Mohammeds einander ablösen.

Patentrecht s. Gewerbe.

Pflanzen. Werden und Vergehen der Pflanzen. Von Professor Dr. Paul Gisevius. Mit 24 Abbildungen. (Nr. 173.)

Behandelt in leichtfaßlicher Weise alles, was uns allgemein an der Pflanze interessiert, ihre äußere Entwicklung, ihren inneren Bau, die wichtigsten Lebensvorgänge, wie Nahrungsaufnahme und Atmung, Blühen, Reifen und Verwelken, gibt eine Übersicht über das Pflanzenreich in Urzeit und Gegenwart und unterrichtet über Pflanzenvermehrung und Pflanzenzüchtung. Das Büchlein stellt somit eine kleine „Botanik des praktischens Leben" dar.

——— Vermehrung und Sexualität bei den Pflanzen. Von Privatdozent Dr. Ernst Küster. Mit 38 Abbildungen im Text. (Nr. 112.)

Gibt eine kurze Übersicht über die wichtigsten Formen der vegetativen Vermehrung und beschäftigt sich eingehend mit der Sexualität der Pflanzen, deren überraschend vielfache und mannigfaltige Äußerungen, ihre große Verbreitung im Pflanzenreich und ihre in allen Einzelheiten erkennbare Übereinstimmung mit der Sexualität der Tiere zur Darstellung gelangen.

——— Die Pflanzenwelt des Mikroskops. Von Bürgerschullehrer E. Reukauf. Mit 100 Abbildungen und 165 Einzeldarstellungen nach Zeichnungen des Verfassers. (Nr. 181.)

Will auch dem Unkundigen einen Begriff geben von dem staunenswerten Formenreichtum des mikroskopischen Pflanzenlebens, will den Blick besonders auf die dem unbewaffneten Auge völlig verborgenen Erscheinungsformen des Schönen lenken, aber auch den Ursachen der auffallenden Lebenserscheinungen nachzufragen lehren, wie endlich dem Praktiker durch ausführlichere Besprechung, namentlich der für die Garten- und Landwirtschaft wichtigen mikroskopischen Schädlinge dienen. Um auch zu selbständigem Beobachten und Forschen anzuregen, werden die mikroskopischen Untersuchungen und die Beschaffung geeigneten Materials besonders behandelt.

——— Unsere wichtigsten Kulturpflanzen. (Die Getreidegräser.) Sechs Vorträge aus der Pflanzenkunde. Von Professor Dr. K. Giesenhagen. Mit 38 Figuren im Text. 2. Auflage. (Nr. 10.)

Behandelt die Getreidepflanzen und ihren Anbau nach botanischen wie kulturgeschichtlichen Gesichtspunkten, damit zugleich in anschaulichster Form allgemeine botanische Kenntnisse vermittelnd.

——— s. a. Botanik; Obstbau; Plankton; Tierleben.

Philosophie, Die, der Gegenwart in Deutschland. Eine Charakteristik ihrer Hauptrichtungen. Von Professor Dr. O. Külpe. 3. Auflage. (Nr. 41.)

Schildert die vier Hauptrichtungen der deutschen Philosophie der Gegenwart, den Positivismus, Materialismus, Naturalismus und Idealismus, nicht nur im allgemeinen, sondern auch durch eingehendere Würdigung einzelner typischer Vertreter wie Mach und Dühring, Haeckel, Nietzsche, Fechner, Lotze, v. Hartmann und Wundt.

——— Einführung in die Philosophie. Sechs Vorträge von Professor Dr. Raoul Richter. (Nr. 155.)

Bietet eine gemeinverständliche Darstellung der philosophischen Hauptprobleme und der Richtung ihrer Lösung, insbesondere des Erkenntnisproblems und nimmt dabei zu den Standpunkten des Materialismus, Spiritualismus, Theismus und Pantheismus Stellung, um zum Schlusse die religions- und moralphilosophischen Fragen zu beleuchten.

——— Die Philosophie. Einführung in die Wissenschaft, ihr Wesen und ihre Probleme. Von Oberlehrer Hans Richert. (Nr. 186.)

Will vor allem als Einführung in die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Studium der Philosophie dienen, deren Stellung im modernen Geistesleben bestimmend in der Behandlung der philosophischen Grundprobleme, des der Erkenntnis, des metaphysischen, des ethischen und ästhetischen Problems, die Lösungsversuche gruppieren und charakterisieren, in die Literatur der betreffenden Fragen einführen, zu weiterer Vertiefung anregen und die richtigen Wege zu ihr zeigen.

——— Führende Denker. Geschichtliche Einleitung in die Philosophie. Von Professor Dr. Jonas Cohn. Mit 6 Bildnissen. (Nr. 176.)

Will durch Geschichte in die Philosophie einleiten, indem es von sechs großen Denkern das für die Philosophie dauernd Bedeutende herauszuarbeiten sucht aus der Überzeugung, daß

die Philosophie im Laufe ihrer Entwicklung mehr als eine Summe geistreicher Einfälle hervorgebracht hat, und daß andererseits aus der Kenntnis der Persönlichkeiten am besten das Verständnis für ihre Gedanken zu gewinnen ist. So werden die scheinbar entlegenen und lebensfremden Gedanken aus der Seele führender, die drei fruchtbarsten Zeitalter in der Geschichte des philosophischen Denkens vertretender Geisteshelden heraus in ihrer inneren, lebendigen Bedeutung nahe zu bringen gesucht, Sokrates und Platon, Descartes und Spinoza, Kant und Fichte in diesem Sinne behandelt.

Philosophie s. a. Buddha; Herbart; Kant; Lebensanschauungen; Menschenleben; Rousseau; Schopenhauer; Weltanschauung; Weltproblem.

Physik s. Licht; Mikroskop; Moleküle; Naturlehre; Optik; Strahlen; Wärme.

Physiologie s. Mensch.

Plankton. Das Süßwasser-Plankton. Einführung in die freischwebende Organismenwelt unserer Teiche, Flüsse und Seebecken. Von Dr. Otto Zacharias. Mit 49 Abbildungen. (Nr. 156.)

Gibt eine Anleitung zur Kenntnis der interessantesten Planktonorganismen, jener mikroskopisch kleinen und für die Existenz der höheren Lebewesen und für die Naturgeschichte der Gewässer so wichtigen Tiere und Pflanzen. Die wichtigsten Formen werden vorgeführt und die merkwürdigen Lebensverhältnisse und -bedingungen dieser unsichtbaren Welt einfach und doch vielseitig erörtert.

Polarforschung. Die Polarforschung. Geschichte der Entdeckungsreisen zum Nord- und Südpol von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Von Professor Dr. Kurt Hassert. 2., umgearbeitete und erweiterte Auflage. Mit 6 Karten auf 2 Tafeln. (Nr. 38.)

Das in der neuen Auflage bis auf die Gegenwart fortgeführte und im einzelnen nicht unerheblich umgestaltete Buch faßt in gedrängtem Überblick die Hauptergebnisse der Nord- und Südpolarforschung zusammen. Nach gemeinverständlicher Erörterung der Ziele arktischer und antarktischer Forschung werden die Polarreisen selbst von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart geschildert unter besonderer Berücksichtigung der topographischen Ergebnisse.

Politik s. England; Geschichte.

Pompeji, eine hellenistische Stadt in Italien. Von Hofrat Professor Dr. Fr. v. Duhn. Mit 62 Abbildungen im Text und auf 1 Tafel. (Nr. 114.)

Sucht, durch zahlreiche Abbildungen unterstützt, an dem besonders greifbaren Beispiel Pompejis die Übertragung der griechischen Kultur und Kunst nach Italien, ihr Werden zur Weltkultur und Weltkunst verständlich zu machen, wobei die Hauptphasen der Entwicklung Pompejis, immer im Hinblick auf die gestaltende Bedeutung, die gerade der Hellenismus für die Ausbildung der Stadt, ihrer Lebens- und Kunstformen gehabt hat, zur Darstellung gelangen.

Post. Das Postwesen, seine Entwickelung und Bedeutung. Von Postrat J. Bruns. (Nr. 165.)

Schildert immer unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung die Post als Staatsverkehrsanstalt, ihre Organisation und ihren Wirkungskreis, das Tarif- und Gebührenwesen, die Beförderungsmittel, den Betriebsdienst, den Weltpostverein, sowie die deutsche Post im In- und Ausland.

Psychologie s. Mensch; Nervensystem; Seele.

Recht. Moderne Rechtsprobleme. Von Prof. Josef Kohler. (Nr. 128.)

Behandelt nach einem einleitenden Abschnitte über Rechtsphilosophie die wichtigsten und interessantesten Probleme der modernen Rechtspflege, insbesondere die des Strafrechts, des Strafprozesses, des Genossenschaftsrechts, des Zivilprozesses und des Völkerrechtes.

——— s. a. Ehe; Gewerbe; Miete.

Religion. Die Grundzüge der israelitischen Religionsgeschichte. Von Professor Dr. Fr. Giesebrecht. (Nr. 52.)

Schildert, wie Israels Religion entsteht, wie sie die nationale Schale sprengt, um in den Propheten die Ansätze einer Menschheitsreligion auszubilden, wie auch diese neue Religion sich verpuppt in die Formen eines Priesterstaats.

——— Religion und Naturwissenschaft in Kampf und Frieden. Ein geschichtlicher Rückblick von Dr. A. Pfannkuche. (Nr. 141.)

Will durch geschichtliche Darstellung der Beziehungen beider Gebiete eine vorurteilsfreie Beurteilung des heiß umstrittenen Problems ermöglichen. Ausgehend von der ursprünglichen Einheit von Religion und Naturerkennen in den Naturreligionen schildert der Verfasser das Entstehen der Naturwissenschaft in Griechenland und der Religion in Israel, um dann zu zeigen, wie aus der Verschwisterung beider jene ergreifenden Konflikte erwachsen, die sich besonders an die Namen von Kopernikus und Darwin knüpfen.

——— Die religiösen Strömungen der Gegenwart. Von Superintendent D. A. H. Braasch. (Nr. 66.)

Will die gegenwärtige religiöse Lage nach ihren bedeutsamen Seiten hin darlegen und ihr geschichtliches Verständnis vermitteln; die markanten Persönlichkeiten und Richtungen, die durch wissenschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung gestellten Probleme, wie die Ergebnisse der Forschung, der Ultramontanismus wie die christliche Liebestätigkeit gelangen zur Behandlung.

——— s. a. Bibel; Buchgewerbe; Buddha; Christentum; Germanen; Jesuiten; Jesus; Luther.

Rembrandt. Von Professor Dr. Paul Schubring. Mit einem Titelbild und 49 Textabbildungen. (Nr. 158.)

Eine durch zahlreiche Abbildungen unterstützte lebensvolle Schilderung des menschlichen und künstlerischen Entwickelungsganges Rembrandts. Zur Darstellung gelangen seine persönlichen Schicksale bis 1642, die Frühzeit, die Zeit bis zu Saskias Tode, die Nachtwache, Rembrandts Verhältnis zur Bibel, die Radierungen, Urkundliches über die Zeit nach 1642, die Periode des farbigen Helldunkels, die Gemälde nach der Nachtwache und die Spätzeit. Beigefügt sind die beiden ältesten Biographien Rembrandts.

Rom. Die ständischen und sozialen Kämpfe in der römischen Republik. Von Privatdozent Dr. Leo Bloch. (Nr. 22.)

Behandelt die Sozialgeschichte Roms, soweit sie mit Rücksicht auf die die Gegenwart bewegenden Fragen von allgemeinem Interesse ist. Insbesondere gelangen die durch die Großmachtstellung Roms bedingte Entstehung neuer sozialer Unterschiede, die Herrschaft des Amtsadels und des Kapitals, auf der anderen Seite eines großstädtischen Proletariats zur Darstellung, die ein Ausblick auf die Lösung der Parteikämpfe durch die Monarchie beschließt.

Rousseau. Von Prof. Dr. Paul Hensel. Mit 1 Bildnisse Rousseaus. (Nr. 180.)

Diese Darstellung Rousseaus will diejenigen Seiten der Lebensarbeit des großen Genfers hervorheben, welche für die Entwicklung des deutschen Idealismus bedeutungsvoll gewesen sind, seine Bedeutung darin erkennen lassen, daß er für Goethe, Schiller, Herder, Kant, Fichte die unumgängliche Voraussetzung bildet. In diesem Sinne werden nach einer kurzen Charakterskizze Rousseaus die Geschichtsphilosophie, die Rechtsphilosophie, die Erziehungslehre, der von Rousseau neugeschaffene Roman und die Religionsphilosophie dargestellt.

Säugling. Der Säugling, seine Ernährung und seine Pflege. Von Dr. Walther Kaupe. Mit 17 Textabbildungen. (Nr. 154.)

Will der jungen Mutter oder Pflegerin in allen Fragen, mit denen sie sich im Interesse des kleinen Erdenbürgers beschäftigen müssen, den nötigen Rat erteilen. Außer der allgemeinen geistigen und körperlichen Pflege des Kindchens wird besonders die natürliche und künstliche Ernährung behandelt und für alle diese Fälle zugleich praktische Anleitung gegeben.

Schiffahrt. Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Von Professor Dr. K. Thieß. (Nr. 169.)

Verfasser will weiteren Kreisen eine genaue Kenntnis unserer Schiffahrt erschließen, indem er in leicht faßlicher und doch erschöpfender Darstellung einen allgemeinen Überblick über das gesamte deutsche Schiffswesen gibt mit besonderer Berücksichtigung seiner geschichtlichen Entwicklung und seiner großen volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Schiller. Von Professor Dr. Th. Ziegler. Mit dem Bildnis Schillers von Kügelgen in Heliogravüre. (Nr. 74.)
Gedacht als eine Einführung in das Verständnis von Schillers Werdegang und Werken, behandelt das Büchlein vor allem die Dramen Schillers und sein Leben, daneben aber auch einzelne seiner lyrischen Gedichte und die historischen und die philosophischen Studien als ein wichtiges Glied in der Kette seiner Entwicklung.

Schönheit s. Gymnastik.

Schopenhauer. Seine Persönlichkeit, seine Lehre, seine Bedeutung. Sechs Vorträge v. Oberlehrer H. Richert. Mit d. Bildnis Schopenhauers. (Nr. 81.)
Unterrichtet über Schopenhauer in seinem Werden, seinen Werken und deren Fortwirken, in seiner historischen Bedingtheit und seiner bleibenden Bedeutung, indem es eine gründliche Einführung in die Schriften Schopenhauers und zugleich einen zusammenfassenden Überblick über das Ganze seines philosophischen Systems gibt.

Schriftwesen. Schrift- und Buchwesen in alter und neuer Zeit. Von Professor Dr. O. Weise. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 4.)
Verfolgt durch mehr als vier Jahrtausende Schrift-, Brief- und Zeitungswesen, Buchhandel und Bibliotheken; wir hören von den Bibliotheken der Babylonier, von den Zeitungen im alten Rom, vor allem aber von der großartigen Entwicklung, die „Schrift- und Buchwesen" in der neuesten Zeit, insbesondere seit Erfindung der Buchdruckerkunst genommen haben.

——— s. a. Buchgewerbe.

Schulhygiene. Von Privatdozent Dr. Leo Burgerstein. Mit einem Bildnis und 33 Figuren im Text. (Nr. 96.)
Bietet eine auf den Forschungen und Erfahrungen in den verschiedensten Kulturländern beruhende Darstellung, die ebenso die Hygiene des Unterrichts und Schullebens wie jene des Hauses, die im Zusammenhang mit der Schule stehenden modernen materiellen Wohlfahrtseinrichtungen, endlich die hygienische Unterweisung der Jugend, die Hygiene des Lehrers und die Schularztfrage behandelt.

Schulwesen. Geschichte des deutschen Schulwesens. Von Oberrealschuldirektor Dr. K. Knabe. (Nr. 85.)
Stellt die Entwicklung des deutschen Schulwesens in seinen Hauptperioden dar und bringt so die Anfänge des deutschen Schulwesens, Scholastik, Humanismus, Reformation, Gegenreformation, neue Bildungsziele, Pietismus, Philanthropismus, Aufklärung, Neuhumanismus, Prinzip der allseitigen Ausbildung vermittels einer Anstalt, Teilung der Arbeit und den nationalen Humanismus der Gegenwart zur Darstellung.

——— Schulkämpfe der Gegenwart. Vorträge zum Kampf um die Volksschule in Preußen, gehalten in der Humboldt-Akademie in Berlin. Von J. Tews. (Nr. 111.)
Knapp und doch umfassend stellt der Verfasser die Probleme dar, um die es sich bei der Reorganisation der Volksschule handelt, deren Stellung zu Staat und Kirche, deren Abhängigkeit von Zeitgeist und Zeitbedürfnissen, deren Wichtigkeit für die Herausgestaltung einer volksfreundlichen Gesamtkultur scharf beleuchtet werden.

——— Volksschule und Lehrerbildung der Vereinigten Staaten in ihren hervortretenden Zügen. Reiseeindrücke. Von Direktor Dr. Franz Kuypers. Mit 48 Abbildungen im Text und einem Titelbild. (Nr. 150.)
Schildert anschaulich das Schulwesen vom Kindergarten bis zur Hochschule, überall das Wesentliche der amerikanischen Erziehungsweise (die stete Erziehung zum Leben, das Wecken des Betätigungstriebes, das Hindrängen auf praktische Verwertung usw.) hervorhebend und unter dem Gesichtspunkte der Beobachtungen an unserer schulentlassenen Jugend in den Fortbildungsschulen zum Vergleich mit der heimischen Unterrichtsweise anregend.

——— s. a. Bildungswesen; Fröbel; Hilfsschulwesen; Hochschulen; Jugendfürsorge; Mädchenschule; Pädagogik.

Seekrieg s. Kriegswesen.

Seele s. Mensch.

Shakespeare und seine Zeit. Von Professor Dr. Ernst Sieper. Mit 3 Tafeln und 3 Textbildern. (Nr. 185.)

Eine „Einführung in Shakespeare", die ein tieferes Verständnis seiner Werke aus der Kenntnis der Zeitverhältnisse, wie des Lebens des Dichters gewinnen lassen will, die Chronologie der Dramen festzustellen, die verschiedenen Perioden seines dichterischen Schaffens zu charakterisieren und so zu einer Gesamtwürdigung Shakespeares, der Eigenart und ethischen Wirkung seiner Dramen zu gelangen sucht.

Sinnesleben s. Mensch.

Soziale Bewegungen. Soziale Bewegungen und Theorien bis zur modernen Arbeiterbewegung. Von Professor Dr. G. Maier. 3. Aufl. (Nr. 2.)

In einer geschichtlichen Betrachtung, die mit den altorientalischen Kulturvölkern beginnt, werden an den zwei großen wirtschaftlichen Schriften Platos die Wirtschaft der Griechen, an der Gracchischen Bewegung die der Römer beleuchtet, ferner die Utopie des Thomas Morus, andererseits der Bauernkrieg behandelt, die Bestrebungen Colberts und das Merkantilsystem, die Physiokraten und die ersten wissenschaftlichen Staatswirtschaftslehrer gewürdigt und über die Entstehung des Sozialismus und die Anfänge der neueren Handels-, Zoll- und Verkehrspolitik aufgeklärt.

——— s. a. Arbeiterschutz; Frauenbewegung.

Spiele s. Mathematik.

Sprache s. Muttersprache; Stimme.

Städtewesen. Die Städte. Geographisch betrachtet. Von Professor Dr. Kurt Hassert. Mit 21 Abbildungen. (Nr. 163.)

Behandelt als Versuch einer allgemeinen Geographie der Städte einen der wichtigsten Abschnitte der Siedlungskunde, erörtert die Ursache des Entstehens, Wachsens und Vergehens der Städte, charakterisiert ihre landwirtschaftliche und Verkehrs-Bedeutung als Grundlage der Großstadtbildung und schildert das Städtebild als geographische Erscheinung.

——— Deutsche Städte und Bürger im Mittelalter. Von Professor Dr. B. Heil. 2. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und auf 1 Doppeltafel. (Nr. 43.)

Stellt die geschichtliche Entwicklung dar, schildert die wirtschaftlichen, sozialen und staatsrechtlichen Verhältnisse und gibt ein zusammenfassendes Bild von der äußeren Erscheinung und dem inneren Leben der deutschen Städte.

——— Historische Städtebilder aus Holland und Niederdeutschland. Vorträge gehalten bei der Oberschulbehörde in Hamburg. Von Regierungs-Baumeister Albert Erbe. Mit 59 Abbildungen. (Nr. 117.)

Will dem als Zeichen wachsenden Kunstverständnisses zu begrüßenden Sinn für die Reize der alten malerischen Städtebilder durch eine mit Abbildungen reich unterstützte Schilderung der so eigenartigen und vielfachen Herrlichkeit Alt-Hollands wie Niederdeutschlands, ferner Danzigs, Lübecks, Bremens und Hamburgs nicht nur vom rein künstlerischen, sondern auch vom kulturgeschichtlichen Standpunkt aus entgegenkommen.

——— Kulturbilder aus griechischen Städten. Von Oberlehrer Dr. Erich Ziebarth. Mit 22 Abbildungen im Text und auf 1 Tafel. (Nr. 131.)

Sucht ein anschauliches Bild zu entwerfen von dem Aussehen einer altgriechischen Stadt und von dem städtischen Leben in ihr, auf Grund der Ausgrabungen und der inschriftlichen Denkmäler; die altgriechischen Bergstädte Thera, Pergamon, Priene, Milet, der Tempel von Didyma werden geschildert. Stadtpläne und Abbildungen suchen die einzelnen Städtebilder zu erläutern.

Stereoskop. Das Stereoskop und seine Anwendungen. Von Professor Th. Hartwig. Mit 40 Abbildungen im Text und 19 stereoskopischen Tafeln. (Nr. 135.)
Behandelt die verschiedenen Erscheinungen und praktischen Anwendungen der Stereoskopie, insbesondere die stereoskopischen Himmelsphotographien, die stereoskopische Darstellung mikroskopischer Objekte, das Stereoskop als Meßinstrument und die Bedeutung und Anwendung des Stereokomparators, insbesondere in bezug auf photogrammetrische Messungen. Beigegeben sind 19 stereoskopische Tafeln.

——— s. a. Optik.

Stimme, die menschliche, und ihre Hygiene. Sieben volkstümliche Vorlesungen. Von Professor Dr. P. Gerber. Mit 20 Abbildungen. (Nr. 136.)
Nach den notwendigsten Erörterungen über das Zustandekommen und über die Natur der Töne wird der Kehlkopf des Menschen, sein Bau, seine Verrichtungen und seine Funktion als musikalisches Instrument behandelt; dann werden die Gesang- und die Sprechstimme, ihre Ausbildung, ihre Fehler und Erkrankungen, sowie deren Verhütung und Behandlung, insbesondere Erkältungskrankheiten, die professionelle Stimmschwäche, der Alkoholeinfluß und die Abhärtung erörtert.

Strahlen. Sichtbare und unsichtbare Strahlen. Von Professor Dr. R. Börnstein und Professor Dr. W. Marckwald. Mit 82 Abbildungen. (Nr. 64.)
Schildert die verschiedenen Arten der Strahlen, darunter die Kathoden- und Röntgenstrahlen, die Hertzschen Wellen, die Strahlungen der radioaktiven Körper (Uran und Radium) nach ihrer Entstehung und Wirkungsweise, unter Darstellung der charakteristischen Vorgänge der Strahlung.

——— s. a. Licht.

Süßwasser-Plankton s. Plankton.

Technik. Am sausenden Webstuhl der Zeit. Übersicht über die Wirkungen der Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik auf das gesamte Kulturleben. Von Geh. Regierungsrat Professor. Dr. W. Launhardt. 2. Auflage. Mit 16 Abbildungen im Text und auf 5 Tafeln. (Nr. 23).
Ein geistreicher Rückblick auf die Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik, der die Weltwunder unserer Zeit verdankt werden.

——— s. a. Automobil; Beleuchtungsarten; Dampf; Eisenbahnen; Eisenhüttenwesen; Elektrotechnik; Funkentelegraphie; Hebezeuge; Ingenieurtechnik; Metalle; Mikroskop; Pflanzen; Post; Rechtsschutz; Stereoskop; Technische Hochschulen; Telegraphie; Wärmekraftmaschinen.

Technologie, chemische, s. Pflanzen.

Tee s. Kaffee.

Telegraphie. Die Telegraphie in ihrer Entwicklung und Bedeutung. Von Postrat J. Bruns. Mit 4 Figuren im Text. (Nr. 183.)
Gibt auf der Grundlage eingehender praktischer Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse einen Einblick in das für die heutige Kultur so bedeutungsvolle Gebiet der Telegraphie und seine großartigen Fortschritte. Nach einem Überblick über die Entwicklung dieses Nachrichtenwesens aus seinen akustischen und optischen Anfängen werden zunächst die internationalen und nationalen rechtlichen, danach die technischen Grundlagen (Stromquellen, Leitungen, Apparate ꝛc.) behandelt, sodann die Organisation des Fernsprechwesens, die Unterseekabel, die großen festländischen Telegraphenlinien und die einzelnen Zweige des Telegraphen- und Fernsprechbetriebsdienstes erörtert.

——— s. a. Funkentelegraphie.

Theologie s. Bibel; Christentum; Jesus; Luther; Palästina; Religion.

Tierleben. Tierkunde. Eine Einführung in die Zoologie. Von Privatdozent Dr. Kurt Hennings. Mit 34 Abbildungen. (Nr. 142.)

Will die Einheitlichkeit des gesamten Tierreiches zum Ausdruck bringen, Bewegung und Empfindung, Stoffwechsel und Fortpflanzung als die charakterisierenden Eigenschaften aller Tiere darstellen und sodann die Tätigkeit des Tierleibes aus seinem Bau verständlich machen, wobei der Schwerpunkt der Darstellung auf die Lebensweise der Tiere gelegt ist. So werden nach einem Vergleich der drei Naturreiche die Bestandteile des tierischen Körpers behandelt, sodann ein Überblick über die sieben großen Kreise des Tierreiches gegeben, ferner Bewegung und Bewegungsorgane, Aufenthaltsort, Bewußtsein und Empfindung, Nervensystem und Sinnesorgane, Stoffwechsel, Fortpflanzung und Entwicklung erörtert.

——— Zwiegestalt der Geschlechter in der Tierwelt (Dimorphismus). Von Dr. Friedrich Knauer. Mit 37 Abbildungen. (Nr. 148.)

Zeigt, von der ungeschlechtlichen Fortpflanzung zahlreicher niederster Tiere ausgehend, wie sich aus diesem Hermaphroditismus allmählich die Zweigeschlechtigkeit herausgebildet hat und sich bei verschiedenen Tierarten zu auffälligstem geschlechtlichem Dimorphismus entwickelt, an interessanten Fällen solcher Verschiedenheit zwischen Männchen und Weibchen, wobei vielfach die Brutpflege in der Tierwelt und das Verhalten der Männchen zu derselben erörtert wird.

——— Lebensbedingungen und Verbreitung der Tiere. Von Professor Dr. Otto Maas. Mit Karten und Abbildungen. (Nr. 139.)

Lehrt das Verhältnis der Tierwelt zur Gesamtheit des Lebens auf der Erde verständnisvoll ahnen, zeigt die Tierwelt als einen Teil des organischen Erdganzen, die Abhängigkeit der Verbreitung des Tieres nicht nur von dessen Lebensbedingungen, sondern auch von der Erdgeschichte, ferner von Nahrung, Temperatur, Licht, Luft, Feuchtigkeit und Vegetation, wie von dem Eingreifen des Menschen und betrachtet als Ergebnis an der Hand von Karten die geographische Einteilung der Tierwelt auf der Erde nach besonderen Gebieten.

——— Die Tierwelt des Mikroskops (die Urtiere). Von Privatdozent Dr. Richard Goldschmidt. Mit 39 Abbildungen. (Nr. 160.)

Bietet nach dem Grundsatz, daß die Kenntnis des Einfachen grundlegend zum Verständnis des Komplizierten ist, eine einführende Darstellung des Lebens und des Baues der Urtiere, dieses mikroskopisch kleinen, formenreichen, unendlich zahlreichen Geschlechtes der Tierwelt und stellt nicht nur eine anregende und durch Abbildungen instruktive Lektüre dar, sondern vermag namentlich auch zu eigener Beobachtung der wichtigen und interessanten Tatsachen vom Bau und aus dem Leben der Urtiere anzuregen.

——— Die Beziehungen der Tiere zueinander und zur Pflanzenwelt. Von Professor Dr. K. Kraepelin. (Nr. 79.)

Stellt in großen Zügen eine Fülle wechselseitiger Beziehungen der Organismen zueinander dar. Familienleben und Staatenbildung der Tiere, wie die interessanten Beziehungen der Tiere und Pflanzen zueinander werden geschildert.

——— s. a. Ameise; Mensch und Tier; Pflanzen; Plankton.

Tonkunst s. Musik.

Tuberkulose. Die Tuberkulose, ihr Wesen, ihre Verbreitung, Ursache, Verhütung und Heilung. Gemeinfaßlich dargestellt von Oberstabsarzt Dr. W. Schumburg. Mit 1 Tafel und 8 Figuren im Text. (Nr. 47.)

Schildert nach einem Überblick über die Verbreitung der Tuberkulose das Wesen derselben, beschäftigt sich eingehend mit dem Tuberkelbazillus, bespricht die Maßnahmen, durch die man ihn von sich fernhalten kann, und erörtert die Fragen der Heilung der Tuberkulose, vor allem die hygienisch-diätetische Behandlung in Sanatorien und Lungenheilstätten.

Turnen s. Gymnastik.

Unterrichtswesen s. Bildungswesen; Erziehung; Hilfsschulwesen; Hochschulen; Mädchenschule; Pädagogik; Schulhygiene; Schulwesen.

Utilitarismus s. Lebensanschauungen.

Verfassung. Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches. Sechs Vorträge von Professor Dr. E. Loening. 2. Auflage. (Nr. 34.)

Beabsichtigt in gemeinverständlicher Sprache in das Verfassungsrecht des Deutschen Reiches einzuführen, soweit dies für jeden Deutschen erforderlich ist, und durch Aufweisung des Zusammenhanges sowie durch geschichtliche Rückblicke und Vergleiche den richtigen Standpunkt für das Verständnis des geltenden Rechtes zu gewinnen.

——— s. a. Fürstentum.

Verkehrsentwicklung. Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800—1900. Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft von Professor Dr. W. Lotz. 2. Auflage. (Nr. 15.)

Gibt nach einer kurzen Übersicht über die Hauptfortschritte in den Verkehrsmitteln und deren wirtschaftliche Wirkungen eine Geschichte des Eisenbahnwesens, schildert den heutigen Stand der Eisenbahnverfassung, das Güter- und das Personentarifwesen, die Reformversuche und die Reformfrage, ferner die Bedeutung der Binnenwasserstraßen und endlich die Wirkungen der modernen Verkehrsmittel.

——— s. a. Automobil; Eisenbahnen; Funkentelegraphie; Post; Schiffahrt; Technik; Telegraphie.

Versicherung. Grundzüge des Versicherungswesens. Von Professor Dr. A. Manes. (Nr. 105.)

Behandelt sowohl die Stellung der Versicherung im Wirtschaftsleben, die Entwicklung der Versicherung, die Organisation ihrer Unternehmungsformen, den Geschäftsgang eines Versicherungsbetriebs, die Versicherungspolitik, das Versicherungsvertragsrecht und die Versicherungswissenschaft, als die einzelnen Zweige der Versicherung, wie Lebensversicherung, Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung, Transportversicherung, Feuerversicherung, Hagelversicherung, Viehversicherung, kleinere Versicherungszweige, Rückversicherung.

——— s. a. Arbeiterschutz.

Volkslied. Das deutsche Volkslied. Über Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges. Von Privatdozent Dr. J. W. Bruinier. 2. Auflage. (Nr. 7.)

Handelt in schwungvoller Darstellung vom Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges, unterrichtet über die deutsche Volksliederpflege in der Gegenwart, über Wesen und Ursprung des deutschen Volksgesanges, Skop und Spielmann, Geschichte und Mär, Leben und Liebe.

Volksschule s. Schulwesen.

Volksstämme. Die deutschen Volksstämme und Landschaften. Von Prof. Dr. O. Weise. 3. Auflage. Mit 29 Abbild. im Text und auf 15 Tafeln. (Nr. 16.)

Schildert, durch eine gute Auswahl von Städte-, Landschafts- und anderen Bildern unterstützt, die Eigenart der deutschen Gaue und Stämme, die charakteristischen Eigentümlichkeiten der Landschaft, den Einfluß auf das Temperament und die geistige Anlage der Menschen, die Leistungen hervorragender Männer, Sitten und Gebräuche, Sagen und Märchen, Besonderheiten in der Sprache und Hauseinrichtung u. a. m.

Volkswirtschaftslehre s. Amerika; Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Buchgewerbe; Deutschland; Frauenbewegung; Japan; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung; Versicherung; Wirtschaftsgeschichte.

Wald. Der deutsche Wald. Von Professor Dr. Hans Hausrath. Mit 15 Textabbildungen und 2 Karten. (Nr. 153.)

Schildert unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung die Lebensbedingungen und den Zustand unseres deutschen Waldes, die Verwendung seiner Erzeugnisse, sowie seine günstige Einwirkung auf Klima, Fruchtbarkeit, Sicherheit und Gesundheit des Landes und erörtert zum Schlusse die Pflege des Waldes und die Aufgaben seiner Eigentümer, ein Büchlein also für jeden Waldfreund.

Warenzeichenrecht s. Gewerbe.

Wärme. Die Lehre von der Wärme. Gemeinverständlich dargestellt von Professor Dr. R. Börnstein. Mit 33 Abbildungen im Text. (Nr. 172.)
Bietet eine klare, keine erheblichen Vorkenntnisse erfordernde, alle vorkommenden Experimente in Worten und vielfach durch Zeichnungen schildernde Darstellung der Tatsachen und Gesetze der Wärmelehre. So werden Ausdehnung erwärmter Körper und Temperaturmessung, Wärmemessung, Wärme- und Kältequellen, Wärme als Energieform, Schmelzen und Erstarren, Sieden, Verdampfen und Verflüssigen, Verhalten des Wasserdampfes in der Atmosphäre, Dampf- und andere Wärmemaschinen und schließlich Bewegung der Wärme behandelt.

——— s. a. Chemie.

Wärmekraftmaschinen. Einführung in die Theorie und den Bau der neueren Wärmekraftmaschinen (Gasmaschinen). Von Prof. Richard Vater. 2. Auflage. Mit 34 Abbildungen. (Nr. 21.)
Will Interesse und Verständnis für die immer wichtiger werdenden Gas-, Petroleum- und Benzinmaschinen erwecken. Nach einem einleitenden Abschnitte folgt eine kurze Besprechung der verschiedenen Betriebsmittel, wie Leuchtgas, Kraftgas usw., der Viertakt- und Zweitaktwirkung, woran sich dann das Wichtigste über die Bauarten der Gas-, Benzin-, Petroleum- und Spiritusmaschinen sowie eine Darstellung des Wärmemotors Patent Diesel anschließt.

——— Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. Von Professor Richard Vater. Mit 48 Abbildungen. (Nr. 86.)
Ohne den Streit, ob „Lokomobile oder Sauggasmaschine", „Dampfturbine oder Großgasmaschine", entscheiden zu wollen, behandelt Verfasser die einzelnen Maschinengattungen mit Rücksicht auf ihre Vorteile und Nachteile, wobei im zweiten Teil der Versuch unternommen ist, eine möglichst einfache und leichtverständliche Einführung in die Theorie und den Bau der Dampfturbine zu geben.

——— s. a. Dampf.

Wasser s. Chemie.

Weltall. Der Bau des Weltalls. Von Professor Dr. J. Scheiner. 2. Auflage. Mit 24 Figuren im Text und auf einer Tafel. (Nr. 24.)
Stellt nach einer Belehrung über die wirklichen Verhältnisse von Raum und Zeit im Weltall dar, wie das Weltall von der Erde aus erscheint, erörtert den inneren Bau des Weltalls, d. h. die Struktur der selbständigen Himmelskörper und schließlich die Frage über die äußere Konstitution der Fixsternwelt.

——— s. a. Astronomie.

Weltanschauung. Die Weltanschauungen der großen Philosophen der Neuzeit. Von Professor Dr. L. Busse. 3. Auflage. (Nr. 56.)
Will mit den bedeutendsten Erscheinungen der neueren Philosophie bekannt machen unter Beschränkung auf die Darstellung der großen klassischen Systeme, die es ermöglicht, die beherrschenden und charakteristischen Grundgedanken eines jeden scharf herauszuarbeiten und so ein möglichst klares Gesamtbild der in ihm enthaltenen Weltanschauung zu entwerfen.

——— s. a. Kant; Lebensanschauung; Menschenleben; Philosophie; Rousseau; Schopenhauer; Weltproblem.

Weltäther s. Moleküle.

Welthandel. Geschichte des Welthandels. Von Oberlehrer Dr. Max Georg Schmidt. (Nr. 118.)
Eine zusammenfassende Übersicht der Entwickelung des Handels führt von dem Altertum an über das Mittelalter, in dem Konstantinopel, seit den Kreuzzügen Italien und Deutschland den Weltverkehr beherrschen, zur Neuzeit, die mit der Auffindung des Seewegs nach Indien und der Entdeckung Amerikas beginnt und bis zur Gegenwart, in der auch der deutsche Kaufmann nach dem alten Hansawort „Mein Feld ist die Welt" den ganzen Erdball erobert.

Weltproblem. Das Weltproblem von positivistischem Standpunkte aus. Von Privatdozent Dr. J. Petzoldt. (Nr. 133.)

Sucht die Geschichte des Nachdenkens über die Welt als eine sinnvolle Geschichte von Irrtümern psychologisch verständlich zu machen im Dienste der von Schuppe, Mach und Avenarius vertretenen Anschauung, daß es keine Welt an sich, sondern nur eine Welt für uns gibt. Ihre Elemente sind nicht Atome oder sonstige absolute Existenzen, sondern Farben-, Ton-, Druck-, Raum-, Zeit- usw. Empfindungen. Trotzdem aber sind die Dinge nicht bloß subjektiv, nicht bloß Bewußtseinserscheinungen, vielmehr müssen die aus jenen Empfindungen zusammengesetzten Bestandteile unserer Umgebung fortexistierend gedacht werden, auch wenn wir sie nicht mehr wahrnehmen.

——— s. a. Philosophie; Weltanschauung.

Weltwirtschaft. Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft. Von Professor Dr. Paul Arndt. (Nr. 179.)

Will in das Wunderwerk menschlichen Scharfsinns, menschlicher Geschicklichkeit und menschlicher Kühnheit, das die Weltwirtschaft darstellt, einführen, indem unsere wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande dargestellt, die Ursachen der gegenwärtigen hervorragenden Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft erörtert, die Vorteile und Gefahren dieser Stellung eingehend behandelt, und endlich die vielen wirtschaftlichen und politischen Aufgaben skizziert werden, die sich aus Deutschlands internationaler Stellung ergeben.

Wetter. Wind und Wetter. Fünf Vorträge über die Grundlagen und wichtigeren Aufgaben der Meteorologie. Von Professor Dr. Leonh. Weber. Mit 27 Figuren im Text und 3 Tafeln. (Nr. 55.)

Schildert die historischen Wurzeln der Meteorologie, ihre physikalischen Grundlagen und ihre Bedeutung im gesamten Gebiete des Wissens, erörtert die hauptsächlichsten Aufgaben, die dem ausübenden Meteorologen obliegen, wie die praktische Anwendung in der Wettervorhersage.

Wirtschaftsgeschichte. Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. L. Pohle. (Nr. 57.)

Gibt in gedrängter Form einen Überblick über die gewaltige Umwälzung, die die deutsche Volkswirtschaft im letzten Jahrhundert durchgemacht hat: die Umgestaltung der Landwirtschaft; die Lage von Handwerk und Hausindustrie; die Entstehung der Großindustrie mit ihren Begleiterscheinungen; Kartellbewegung und Arbeiterfrage; die Umgestaltung des Verkehrswesens und die Wandlungen auf dem Gebiete des Handels.

——— Deutsches Wirtschaftsleben. Auf geographischer Grundlage geschildert von Professor Dr. Chr. Gruber. Neubearbeitet von Dr. Hans Reinlein. 2. Auflage. (Nr. 42.)

Beabsichtigt, ein gründliches Verständnis für den sieghaften Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens seit der Wiederaufrichtung des Reichs herbeizuführen und darzulegen, inwieweit sich Produktion und Verkehrsbewegung auf die natürlichen Gelegenheiten, die geographischen Vorzüge unseres Vaterlandes stützen können und in ihnen sicher verankert liegen.

——— Wirtschaftliche Erdkunde. Von Professor Dr. Chr. Gruber. (Nr. 122.)

Will die ursprünglichen Zusammenhänge zwischen der natürlichen Ausstattung der einzelnen Länder und der wirtschaftlichen Kraftäußerung ihrer Bewohner klar machen und das Verständnis für die wahre Machtstellung der einzelnen Völker und Staaten eröffnen. Das Weltmeer als Hochstraße des Weltwirtschaftsverkehrs und als Quelle der Völkergröße, — die Landmassen als Schauplatz alles Kulturlebens und der Weltproduktion, — Europa nach seiner wirtschaftsgeographischen Veranlagung und Bedeutung, — die einzelnen Kulturstaaten nach ihrer wirtschaftlichen Entfaltung: all dies wird in anschaulicher und großzügiger Weise vorgeführt.

——— s. a. Amerika; Deutschland; Eisenbahnen; England; Frauenarbeit; Geographie; Handwerk; Japan; Rom; Schiffahrt; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung.

Zoologie s. Ameisen; Tierleben.

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

Übersicht nach den Autoren.

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

